За рулём

ИЮНЬ · 1971 · №6

Эти новостройки названы в Директивах съезда

ЕЛГАВА

БОБРУЙСК

ВОЛОГДА

НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

НИЖНЕКАМСК

ТОЛЬЯТТИ

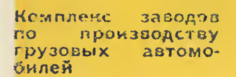
БЕЛАЯ ЦЕРКОВЬ

КАРАГАНДА

ТАЛДЫ-КУРГАН

ЧИМКЕНТ



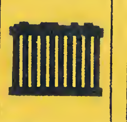

Комплекс заводов по производству грузовых автомобилей


Завод самосвалов


Волжский автомобильный завод


Завод микроавтобусов


Шинный комбинат


Аккумуляторный завод


Резиноасбестовый комбинат


Подшипниковый завод


Завод резинотехнических изделий

НОВЫЙ

1968

Эти снимки сделаны в г. Тольятти. Их разделяют всего три года. На первом — только угадываются контуры автомобильного гиганта, на двух других — фрагменты предприятия, которое уже дает продукцию.

Фото О. Ландер и Ю. Абрамочкина

1971

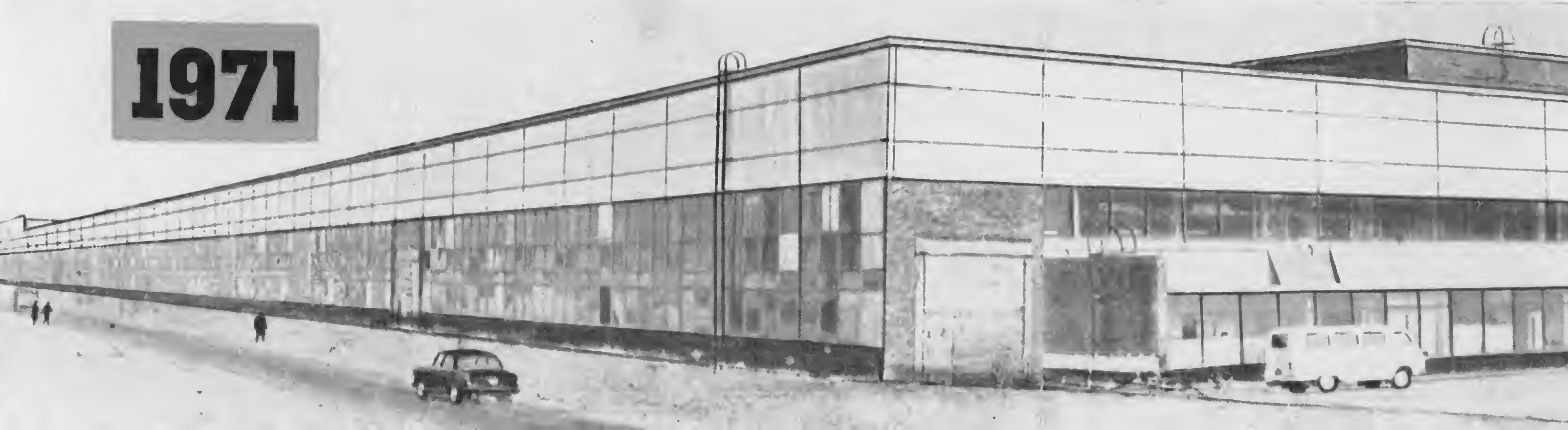
Мы часто говорим о научно-технической революции, приметы которой видны на каждом шагу. Окружающий нас мир вещей, созданных руками человека, меняется с удивительной, невероятной быстротой. Сверхзвуковые самолеты, цветное телевидение, сложнейшие космические корабли, добравшиеся до Луны, высокоточные «думающие» машины — все это качественно новые ступени техники, зачастую не имеющие прототипов в прошлом.

А что же автомобиль? Техническая революция коснулась и его. Здесь все совершенствуется, развивается, и процесс этот также отличается резкими сдвигами.

Качественные изменения в автомобиле, в методах его производства и эксплуатации весьма существенны. Начать с того, что минувшая пятилетка вообще была переломной для автомобильной промышленности нашей страны. Достаточно назвать несколько цифр.

За пять прошедших лет объем производства в отрасли увеличился почти на три четверти. 26 устаревших моделей были сняты с производства. На всех ведущих автозаводах — имени И. А. Лихачева, Горьковском, Минском, Кременчугском, Белорусском и других освоены и выпускаются ныне модели грузовых автомобилей, хорошо зарекомендовавших себя в различных отраслях народного хозяйства. Это ЗИЛ-130, ГАЗ-53, ЗИЛ-131, ГАЗ-66, самосвалы ГАЗ-53Б, мощные лесовозы МАЗ-509, гигантский карьерный самосвал БелАЗ-548. Освоены также новые модели автобусов большой, средней и малой вместимости, легковых автомобилей. Всего за годы пятилетки поставлено на производство 39 новых моделей.

Неизмеримо выросли за это время производственные мощности отрасли, и сегодня с полным основанием можно говорить о приметах качественно нового этапа в автомобилестроении. Объем капитальных работ, связанных со строительством новых и реконструкцией существующих предприятий, за пять лет по существу удвоил основные производственные фонды отрасли. В эти годы в строй действующих вступили 12 новых заводов по производству автомобилей, агрегатов, комплектующих изделий. В результате значительной реконструкции намного возросли производственные



ЭТАП РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

Н. М. ПОТАПОВ,
заместитель министра
автомобильной промышленности

Девятая пятилетка должна стать важным этапом в дальнейшем продвижении советского общества по пути к коммунизму, строительстве его материально-технической базы, укреплении экономической и оборонной мощи страны.

Из отчетного доклада Центрального Комитета КПСС XXIV съезду Коммунистической партии Советского Союза

возможности заводов-гигантов — имени И. А. Лихачева и Горьковского автомобильного. Зиловцам это помогло досрочно, в октябре 1970 года, завершить восьмую пятилетку, увеличив выпуск автомобилей в 1,5 раза и запчастей в 1,4 раза.

В новой пятилетке будет завершена реконструкция ЗИЛа, достигнута проектная мощность на его филиалах в Рязани, Мценске, Рославле, где вводятся новые производственные корпуса, оснащаемые самой современной техникой.

Введут в строй новые мощности на своих филиалах и горьковские автомобилестроители, что позволит поднять производство машин новых моделей и резко увеличить выпуск запасных частей.

Расширились мощности по выпуску большегрузных автомобилей на предприятиях в Минске, Кременчуге, Кутаиси и Жодино.

Новые производственные площади появились на Ликинском, Павловском и Львовском автобусных заводах, на заводе имени Урицкого, выпускающем троллейбусы.

Реконструкция цехов, занятых производством легковых автомобилей на Горьковском заводе, позволила наладить серийный выпуск машин ГАЗ-24. Значительно расширяются площади и обновляется оборудование Московского автозавода имени Ленинского комсомола и автозавода в г. Запорожье. В итоге этих весьма важных работ выпуск «москвичей» должен увеличиться примерно вдвое, а «запорожцев» новой модели почти на треть.

Минувшая пятилетка ознаменовалась одним из самых крупных успехов в истории отечественного автомобилестроения. Пущен Волжский автозавод, проектная мощность которого — 660 тысяч малолитражек в год — ставит его в ряд самых мощных автогигантов Европы. Уже в нынешнем, 1971 году здесь будет произведено не менее 160 тысяч комфортабельных и удобных в массовой эксплуатации машин.

Поздравляя строителей, монтажников, автомобилестроителей, всех участников сооружения Волжского автомобильного завода с завершением строительства, сдачей в эксплуатацию первой очереди и началом массового производства автомобилей, Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР оценили эти успехи как «существенный вклад в развитие нашей социалистической экономики и повышение материального благосостояния народа».

«Славные дела коллективов, участвующих под руководством партийных, советских, профсоюзных и комсомольских организаций в сооружении гиганта отечественного автомобилестроения, — сказано далее в поздравлении, — войдут яркой страницей в летопись трудовых подвигов советского народа в честь XXIV съезда Коммунистической партии Советского Союза».

Завод в Тольятти огромен — его здания и сооружения займут площадь почти в 2 миллиона квадратных метров. Предприятие оснащено самой совершенной техникой, автоматические линии оборудованы во всех звеньях технологического процесса — в механических цехах, в производстве и сварке кузовов, в литейных, кузнечных, окрасочных и гальванических цехах. Чрезвычайно высок уровень механизации внутризаводского транспорта. Общая протяженность смонтированных здесь конвейеров различного типа достигает 200 километров.

Волжский автозавод может считаться образцовым (и не только для автомобилестроения) по устройству разного рода бытовых помещений. К услугам работников предприятия удобные, со вкусом оформленные столовые, душевые, гардеробные. Не будет преувеличением сказать, что завод в Тольятти вобрал в себя все лучшее, что есть на сегодня в технике и технологии автомобильного производства, в промышленном строительстве и производственной эстетике. Его сооружение стало отличной школой для тысяч строителей и монтажников оборудования.

К этому следует добавить, что в самом производстве автомобилей «Жигули» удалось последовательно осуществить принцип самой совершенной, экономически оптимальной кооперации. Для обеспечения Волжского и других автозаводов комплектующими узлами и деталями создается ряд новых предприятий. В их числе завод кузовной арматуры, карбюраторов и вкладышей в Мелекессе (Ульяновская область), нормалей и метизов в Белебее (Башкирия), завод подшипников в Вологде. Кроме того, еще 16 предприятий существенным образом реконструированы. Они поставляют амортизаторы, термостаты, электроприборы и массу других комплектующих изделий.

В лексикон экономистов и хозяйственников прочно вошло слово автомобилизация. Автомобили разных моделей и назначения все шире используются во всех без исключения отраслях социалистической экономики. XXIV съезд партии в своих Директивах по девятому пятилетнему плану развития народного хозяйства записал: «Довести выпуск автомобилей в 1975 году до 2—2,1 млн. штук, увеличив при этом производство грузовых автомобилей примерно в 1,5 раза и легковых — в 3,5—3,8 раза».

Задача огромная, тем более что рост объемов производства должен органически сочетаться с улучшением конструкции машин, увеличением сроков межремонтного обслуживания, совершенствованием структуры автомобильного парка страны.

За годы девятой пятилетки заводам предстоит освоить выпуск 42 новых мо-



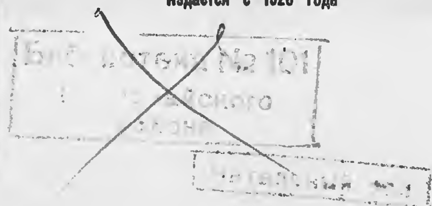
За нашу Советскую Родину!

За рулём

№ 6 - июнь - 1971

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года





Одна из новостроек завода имени Лихачева. Там недавно вступил в строй многоэтажный лабораторный корпус, оснащенный самым современным оборудованием и приборами.

делей автомобилей и 17 моделей прицепов и полуприцепов различного назначения. На основе уже выработанного перспективного типажа грузовиков будут спроектированы и испытаны 22 совершенно новые модели, 13 моделей специализированного подвижного состава и 10 моделей двигателей. Пробег до капитального ремонта автомобилей, выпускаемых на Минском, Горьковском, а также на заводе имени Лихачева (и их двигателей), увеличится до 200—300 тысяч километров. Трудоемкость технического обслуживания этих машин к концу пятилетки снизится не менее чем на треть. В планах научно-исследовательских и конструкторских работ предусматривается ряд крупных мероприятий, связанных с повышением безопасности автомобиля и резким уменьшением токсичности отработавших газов.

Значительные изменения произойдут в структуре грузового парка. Они продиктованы направлением технического прогресса, теми задачами, которые ставит перед народным хозяйством сама жизнь, интересы социалистического общества. А задачи эти состоят в том, чтобы всемерно повышать эффективность общественного производства, как можно более рационально использовать трудовые и материальные ресурсы страны. Процитируем еще одну строчку из Директив XXIV съезда партии по девятому пятилетнему плану: «Улучшить структуру парка грузовых автомобилей, повысить удельный вес автомобилей большой грузоподъемности и автомобильных поездов».

Всего одна фраза, но за ней — коренные преобразования в номенклатуре основной продукции отрасли.

В минувшей пятилетке средняя грузоподъемность грузовых автомобилей, выпускаемых нашей промышленностью, выросла с 3,76 до 4,5 тонны. Процесс насыщения парка машинами высокой грузоподъемности в годы новой пятилетки пойдет еще более интенсивно, с тем чтобы к 1975 году средняя грузоподъемность выпускаемых автомобилей составила не менее 5 тонн.

В то же время расширится производство малотоннажных машин для перевозки грузов небольшими партиями на короткие расстояния. Они очень нужны сегодня и промышленным предприятиям, и торговым организациям, и в сфере бытового обслуживания.

Не менее важная задача — резко увеличить выпуск прицепов и полуприцепов, позволяющих в значительно более широких масштабах использовать в народном хозяйстве автопоезда. Их применение дает огромный выигрыш не только в объеме перевозок, но и в расходах на оплату труда водителей, сокращает потребление топлива и смазочных материалов. Прицепы, выпущенные в одном только прошлом году, позволили сэкономить в народном хозяйстве около 80 млн. рублей.

Производство прицепов и полуприцепов за годы пятилетки увеличится в 3,7 раза за счет выпуска на реконструируемых и вновь строящихся специализированных предприятиях (в Орске и Красноярском крае).

Конструктивное совершенствование выпускаемых автомобилей и улучшение структуры парка предопределили значительное сокращение транспортных расходов в народном хозяйстве. Себестоимость тонно-километра по всему парку общего пользования за пять предыдущих лет снизилась с 6,1 до 5,3 копейки, а к 1975 году она уменьшится еще на полкопейки, что в масштабах страны даст гигантскую экономию.

Вполне понятно, что выполнение столь обширных планов развития автомобильной промышленности не в последнюю очередь связано с интенсификацией капитального строительства. Прежде всего предстоит резко увеличить мощности по производству грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов, комплектующих изделий, запасных частей, подшипников, а также заготовительных производств. И здесь снова необходимо обратиться к цифрам. За годы девятой пятилетки производственные мощности по выпуску грузовых автомобилей расширятся в общей сложности более чем вдвое, резко возрастет выпуск легковых автомобилей. Одни только новые цехи и заводы дадут пятикратное увеличение производства чугунного и стального литья, двукратный рост выпуска подшипников.

Директивами по пятилетнему плану намечено резкое увеличение производства запасных частей для автомобилей с тем, чтобы полностью удовлетворить в них потребности народного хозяйства. В этих целях значительно расширяются мощности по выпуску запчастей на ЗИЛе, ГАЗе, КрАЗе, Ярославском и Заволжском моторных заводах и других, строятся новые предприятия по производству запчастей, реконструируется большая часть действующих заводов запасных частей.

Крупнейшая стройка пятилетки — это, конечно, первая очередь гигантского комплекса на Каме, в Набережных Челнах. Здесь будет самый мощный в мире завод по производству автомобилей большой грузоподъемности и дизельных двигателей. Для того чтобы обеспе-

Один из участков крупной штамповки Волжского автозавода, оснащенный мощными прессами. В годы девятой пятилетки сооружение автогиганта в Тольятти будет завершено.



чить его комплектующими изделиями, одновременно начнется сооружение шести других новых предприятий. Два из них намечено построить в Башкирии — по производству автоприборов и самосвалов на базе шасси КамАЗа. Тормозную аппаратуру Камскому гиганту будет поставлять филиал ЗИЛа в Рославле Смоленской области. Кроме того, намечена реконструкция 16 предприятий, которые будут поставлять КамАЗу узлы и агрегаты — электрооборудование, приборы, рессоры, компрессоры и другое оборудование.

За пять предстоящих лет потенциал советской автомобильной промышленности увеличится примерно на 30 новых предприятий самого разнообразного назначения. Помимо этого, высокими темпами развернутся работы на уже начатых объектах с тем, чтобы полностью завершить их сооружение. Речь идет, в частности, о Волжском автозаводе, который к концу пятилетки должен набрать проектную мощность. Продолжится реконструкция завода имени Лихачева,



При сооружении новых предприятий, оборудованных по последнему слову техники, большое внимание уделяется и бытовым удобствам рабочих. Наш снимок представляет столовую в цехе алюминиевого литья на ВАЗе.

Горьковского и Ульяновского автозаводов — главным образом в цехах, связанных с производством грузовых автомобилей. Немалый объем капитальных работ предстоит выполнить на Уральском, Кременчугском, Минском, Белорусском и других предприятиях отрасли.

Само собой разумеется, что сооружение промышленных объектов — не единственная задача строителей. Работников новых заводов, особенно в малоосвоенных районах, необходимо обеспечить благоустроенными квартирами, широкой сетью культурно-бытовых учреждений. Объем жилищного строительства в отрасли за пятилетку, например, составит более 6,5 млн. квадратных метров.

Необходимые заделы капитальных работ в автомобилестроении подготовлены за годы минувшей пятилетки. Созданы основательные предпосылки для дальнейшего развития отрасли — одной из важнейших в нашем народном хозяйстве. Девятая пятилетка войдет в историю автомобильной промышленности страны как важный этап, знаменательный не только резким ростом объемов производства, но и весьма существенными качественными сдвигами.

КУРС — МАССОВОСТЬ И МАСТЕРСТВО

О некоторых вопросах развития автомотоспорта

В. Д. СЫСОЕВ

Тот, кто следит за развитием технических видов спорта, непременно отметил, как с каждым годом продвигается вперед, обретает новые силы, становится более массовым наш автомотоспорт. Соревнования на мотоциклах, автомобилях, картах сейчас, пожалуй, самые распространенные и представительные. На последней Всесоюзной спартакиаде по военно-техническим видам спорта почти половина всех финалов была автомобильно-мотоциклетной. Армию любителей автомотоспорта активно пополняют многие юноши-призывники, овладевшие спортивно-техническим комплексом «Готов к защите Родины». В ее ряды вливаются и приверженцы военно-прикладного многоборья — самого молодого из технических видов спорта.

Все это происходит не само по себе. За последние годы у нас делается очень много для массового спорта. В городах и районных центрах, в крупных первичных коллективах оборонного Общества появились спортивно-технические клубы. В них молодежь не только изучает технику, но и приобщается к регулярным занятиям спортом и больше всего — автомобильно-мотоциклетным. Стремление сделать его распространенным и доступным породило такие увлекательные соревнования, как автомобильное и мотоциклетное многоборье, авто- и моторалли, мотогонки по ледяной дорожке, мотобол, картинг, однодневные соревнования на личных мотоциклах и ряд других. Все это несравненно расширило географию автомотоспорта, двинуло его далеко за границы центральных областей, за пределы крупных городов.

Вместе с ростом массовости в автомотоспорте происходят заметные качественные изменения. Они касаются повышения скоростей и искусства вождения на сложных трассах, увеличения числа спортсменов-разрядников, мастеров спорта, обогащения традиционных и рождения новых состязаний. Советские автогонщики и мотоциклисты сегодня уверенно выступают за рубежом. Многие из них на равных борются с сильнейшими спортсменами мира и Европы. Им под силу сверхдальние межконтинентальные авторалли, многоэтапные мировые чемпионаты по мотокроссу и другие сложнейшие состязания.

Растущая популярность автомобильного и мотоциклетного спорта — явление вполне закономерное. Непрерывно увеличивается выпуск автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, мопедов, а следовательно, ширится круг людей, которым по профессиональной необходимости или же в часы досуга приходится управлять транспортными средствами.

К сожалению, темпы развития автомотоспорта, имеющего важное прикладное значение, пока что серьезно отстают от требований времени, не поспевают за ходом жизни. Автомотоклубы, секции, федерации часто не в состоянии удовлетворить запросы молодежи, поддержать и возглавить хорошие начинания отдельных низовых коллективов. Сейчас, когда в соответствии с Директивами XXIV съезда КПСС по девятому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР намечается резкое увеличение производства автомобилей и мотоциклов, этот разрыв, если не принять соответствующих мер, может стать еще более ощутимым. В интересах дела, очевидно, полезно внести определенные коррективы в деятельность комитетов ДОСААФ и спортивных федераций, ответственных за развитие автомотоспорта в стране, несколько изменить подход к решению отдельных вопросов организаторской и учебно-спортивной работы.

Что же это за вопросы, какие поправки имеются в виду?

Прежде всего они затрагивают основу спорта — массовость. Во всей той большой работе, которая во имя ее ведется, мне кажется, не хватает целенаправленности. Борясь за массовость, комитеты и федерации чаще всего стараются обеспечить лишь простой рост цифровых показателей, не очень заботясь о том, чтобы в ряды автомотоспортсменов вливались прежде всего шоферы и мотоциклисты. Конечно, было бы ошибочным считать этот вид спорта монополией водителей-профессионалов. Он, как и любой другой, открыт у нас для всех граждан, для каждого физически полноценного челове-

ка. И все же, видимо, нельзя признать правильным, когда в ряде мест среди автомотоспортсменов мало встречается людей, которые связали свою судьбу с автотранспортом, которые постоянно пользуются мотоциклом как средством передвижения. В таких случаях автомотоспорт вольно или невольно перестает нести необходимую прикладную нагрузку, превращается в самоцель. По данным всесоюзных федераций, например, в Горьковской области работа по развитию автомотоспорта поставлена неплохо. Но такой оценки она заслуживает лишь с позиции чистого спорта. Что же касается ее влияния на производственную деятельность автотранспортных предприятий, то тут она выглядит малоэффективной, особенно в борьбе за безопасность движения. Это не случайно. Комитеты и автомотоклубы ДОСААФ Горьковской, как и некоторых других областей, еще далеко стоят от автотранспортных предприятий, робко вовлекают их в спортивную жизнь, пытаются развивать автомотоспорт, опираясь лишь на собственные силы.

Картинг.

Фото В. Ширшова

В этой связи, думается, заслуживает особого внимания опыт организаций ДОСААФ Эстонии, Латвии, Ставропольского края, Свердловской области, Москвы, где основной базой автомотоспорта служат автохозяйства, предприятия автомобильной промышленности. Комитетам и автомотоклубам ДОСААФ удалось вовлечь в систематические занятия автомобильным спортом значительную часть водительского состава и таким образом поставить спорт на службу профессии, сделать его одним из рычагов повышения производительности труда. Это выражается и в снижении числа нарушений правил уличного движения, и в повышении межремонтного пробега автомобилей, и в улучшении других производственных показателей.

Спортивной общественности хорошо известно, например, имя эстонского автогонщика Г. Хольма. Он мастер спорта, неоднократный чемпион Эстонии и Советского Союза, участник многих международных ралли. Но не менее важно, что Г. Хольм, работая свыше пятнадцати лет шофером Таллинского таксомоторного парка, систематически перевыполняет плановые задания, является ударником коммунистического труда. Ему присвоено почетное звание передовика автотранспорта Эстонской ССР.

Спортсменов-водителей, подобных Г. Хольму, у нас в стране немало. А чтобы их стало еще больше, нужно приобщить к занятиям автомотоспортом каждого, кто управляет автомобилем, мотоциклом, мотороллером, мопедом, то есть обеспечить действительную массовость спорта. Для этого в настоящее время сложились благоприятные условия. Многие руководители автохозяйств, автомобильных и мотоциклетных заводов по достоинству оценивают автомотоспорт, видя в нем важное средство повышения мастерства водителей, воспитания у них высоких моральных качеств. Поэтому они охотно отзываются на предложения комитетов ДОСААФ по развитию автомотоспорта, а некоторые даже сами выступают инициаторами различных интересных и полезных начинаний. Скажем, в Армении Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог в прошлом году проводило первенство предприятий по автомобильному спорту. В Москве уже стали традиционными состязания водителей таксомоторных парков под девизом «Где эта улица?» Некоторые мотоциклетные и автомобильные предприятия сами организуют соревнования на призы завода. Грешно, как говорят, не воспользоваться проявлением такой активности.

Федерации и комитеты ДОСААФ должны всячески поддерживать инициативу автохозяйств и заводов, постоянно помогать им в развертывании спортивной работы, считать это своим кровным делом. А значит — непосредственно участвовать в разработке положений о соревнованиях, в организации и проведении их, подготовке инструкторов, тренеров и судей.

Забота о массовости, конечно, немыслима без дальнейших усилий комитетов и федераций по вовлечению в занятия автомотоспортом владельцев автомобилей, мотоциклов, мотороллеров.

Среди разнообразных видов состязаний, приемлемых для этих целей, особого внимания заслуживают однодневные соревнования мотоциклистов, которые, как показал опыт их проведения в Богуславе и Марганце, общедоступны и вызывают огромный интерес среди мотолюбителей. В этом году они впервые включены в спортивный календарь. Кстати, вопрос о простейших соревнованиях касается не только авто- и мотолюбителей. Это одна из проблем массовости спорта вообще. Классическими видами состязаний — гонками и кроссами — невозможно охватить всех водителей. К сожалению, многие федерации, комитеты и клубы ДОСААФ до последнего времени както пренебрежительно относятся к доступным массовым состязаниям, проводимым непосредственно на предприятиях, в городах и районах. Между тем, повторяю, именно эти соревнования пользуются большой популярностью у шоферов и мотоциклистов. Они просты по своей организации, не требуют особых затрат и многим открывают дорогу в большой спорт. К тому же их горячо поддерживают руководители автохозяйств, специализированных учебных заведений.

Немало нерешенных задач в автомотоспорте, которые касаются и второй части формулы «массовость плюс мастерство». Достигнутые успехи не позволяют успокаиваться, почивать на лаврах. Выступления наших ведущих спортсменов в международных соревнованиях еще нередко вызывают чувство досады и разочарования. Не всегда приносят радостные вести всесоюзные, и особенно республиканские и областные, соревнования. Они часто обнаруживают весьма солидный разрыв в уровне мастерства между лидерами и аутсайдерами, очень слабую подготовку основной группы участников. Даже на пятой Всесоюзной спартакиаде нашлось немало спортсменов, которые, не выдержав темпа соревнований, вынуждены были оставить трассы. Большая часть автомотогонщиков все еще выступает неровно, не показывает стабильных результатов, порой слишком часто меняются имена победителей, кое-кто с необыкновенной легкостью расстается с чемпионским титулом.

Эти явления, говорящие об изъянах в совершенствовании мастерства гонщиков, не всегда и не везде получают правильную оценку. Более того, некоторые спортивные работники и отдельные журналисты пытаются, например, выдать нестабильность результатов, частую смену чемпионов чуть ли не за особую прелесть спорта. По их мнению, тем он и хорош, что полон сюрпризов, неожиданных побед новичков и тяжелых провалов признанных лидеров. С этим едва ли можно согласить-

ся. Если в спортивных коллективах ведется серьезная учебно-тренировочная и политико-воспитательная работа, то там, как правило, выступления спортсменов отличаются высокой стабильностью. Да разве плохо, если те или другие спортсмены, команды, коллективы годами не уступают завоеванные ими позиции.

Красоту любому спорту, в том числе и автомобильно-мотоциклетному, придает, конечно, не калейдоскопичность в смене победителей, а непрерывно растущий уровень мастерства, постоянное повышение спортивных показателей. И если появление новых чемпионов оценивать с этих позиций, то придется признать, что происходящая в последние годы частая смена чемпионов и призеров далеко не всегда приносит с собой нужный прогресс спорту.

Еще менее убедительными выглядят попытки некоторых руководителей, тренеров и спортсменов оправдать сходы с дистанций только техническими причинами. Техника, безусловно, может иногда жестоко подвести. Но когда в некоторых видах соревнований сходит с трасс до половины участников, следует искать другие причины.

Беспристрастный анализ выступлений показывает, что техника оказывается неблагодарной, как правило, лишь по отношению к тем, кто не любит и не знает ее, кто не обладает необходимой силой и умением, чтобы мастерски управлять ею. Этот анализ, как и разбор большинства «сюрпризов», непременно приведет к главному выводу о необходимости дальнейшего усиления и совершенствования учебно-тренировочного и воспитательного процесса.

В этом также глубоко убеждаешься, когда знакомишься с жизнью команд и секций, с деятельностью инструкторов и тренеров. В ряде коллективов, как это было еще недавно в мотоциклетной команде спортивного клуба Киевского военного округа, которую возглавлял известный в прошлом мотогонщик И. Казаков, планомерная учебно-тренировочная работа подменялась натаскиванием на плохо подготовленных соревнованиях.

До последнего времени в большинстве клубов, секций и команд явно недостаточное внимание уделяется волевой и общефизической подготовке спортсменов. Этот пробел в учебно-тренировочном процессе, разумеется, не проходит бесследно. Он порой и порождает различные «сюрпризы». Слабость волевой и общефизической подготовки сейчас является, пожалуй, самым уязвимым местом в тренировочной работе, одним из основных тормозов дальнейшего роста мастерства.

Наряду с коренным улучшением учебно-тренировочной, воспитательной работы следовало бы несколько упорядочить проведение соревнований с тем, чтобы они стали более доступными для широкого круга команд и спортсменов. В настоящее время многие коллективы отказываются от участия в тех или иных встречах из-за трудностей, связанных с доставкой спортивной техники к месту соревнований. Учитывая это, думается, было бы правильным поднять значимость открытых межобластных, зональных состязаний, ставших в ряде мест уже традиционными. Многие из них: авторалли «Белые ночи», «Карпаты», «Восток», автокросс в Самарканде, мотокроссы в Новгороде, Краснодоне, Коврове, Мурманске, Душанбе, Кемерово и другие — включены во всесоюзный спортивный календарь. Но этого, видимо, еще недостаточно для их пропаганды и самое главное — для повышения их спортивного уровня.

Заслуживают поддержки те специалисты, которые ратуют за так называемые ступенчатые соревнования, в ходе которых от этапа к этапу выявляют вначале участников межобластных (зональных), затем республиканских и, наконец, всесоюзных встреч. Это позволяет на финальные старты собирать наиболее сильных спортсменов, а стало быть, и сделать сами соревнования более увлекательными и полезными. Пока что нередко можно видеть на крупных соревнованиях заведомо неподготовленные команды, явно слабых гонщиков. Порой их направляют ради пресловутой галки в отчете.

Чтобы исключить эти нежелательные явления, а также стимулировать лучшую подготовку спортсменов, назрела необходимость продумать систему поощрения тех организаций, которые из года в год присылают на состязания хорошо тренированных участников. По крайней мере им следовало бы предоставить преимущественное право на приобретение более совершенной спортивной техники и запчастей, на проведение тех или иных крупных соревнований. В то же время нужно и более строго спрашивать с тех руководителей, которые безответственно подходят к подготовке команд и спортсменов.

Забота о повышении уровня мастерства — это неослабное внимание к молодой смене. Хотя за последние годы немало сделано по развитию юношеско-детского спорта, все же будущие гонщики еще не встречают должного внимания со стороны ряда комитетов и клубов ДОСААФ, со стороны федераций и секций. Во многих клубах до сих пор не созданы детско-юношеские группы, в других же они крайне малочисленны. Учебно-тренировочные занятия и соревнования с юными спортсменами обычно проводятся нерегулярно. Правда, клубы испытывают затруднения с техникой для подростков, недостает тренеров. Но есть и неиспользованные резервы. Один из них — картинг. Имеющийся опыт убеждает, что дети, а тем более юноши сравнительно легко и в короткий срок осваивают устройство картов, правила их эксплуатации, вождение. Наиболее подготовленные ребята, такие, как Кузнецов из Новосибирска, Акопов из Грузии, москвич Густешов, показывают высокие результаты на соревнованиях. Они иногда выступают лучше взрослых. Однако доступ юношам, и особенно детям, к картам во многих местах пока ограничен. Картингом преимущественно занимаются взрослые. Это, видимо, нужно поправить: спортивные микроавтомобили в первую очередь следует предоставлять подрастающей смене. Картинг — первая надежная ступенька к овладению автомобилем, открывающая двери в настоящий спорт.

Другим важным средством привлечения детей и юношей к спорту являются мопеды. Их значение в этом смысле ни у кого не вызывает сомнений. И тем не менее они пока еще не занимают должного места в спортивной жизни. Местные комитеты ДОСААФ, видимо, ждут включения соревнований на мопедах во всесоюзный спортивный календарь. Но ведь этого может и не случиться. Совсем не обязательно все виды соревнований возводить в наивысший ранг.

Заслуживает всяческой поддержки и одобрения организация соревнований среди старшеклассников, изучающих автодело во Дворцах пионеров, на станциях юных техников, в школах. Хорошую инициативу в этом отношении проявили в Москве, Ленинграде, Иркутске, Харькове, Ижевске, Оренбурге, где постоянно организуют соревнования по автомобильному троеборью («фигурка», разгон-торможение и метание гранаты) среди юных водителей — учащихся школ.

Для того чтобы работа по совершенствованию мастерства была плодотворной, нужно постоянно повышать требования к подготовке спортсменов. Эта линия, как известно, находит свое отражение в регулярном пересмотре нормативов Единой всесоюзной спортивной классификации, в постановлениях руководящих органов ДОСААФ, в решениях спортивных федераций. К сожалению, на практике она не всегда выдерживается. В ряде мест при классификации спортивных результатов, присвоении спортивных разрядов и званий комитеты ДОСААФ и федерации допускают большие послабления. Нельзя признать правильной сложившуюся в последнее время практику, когда курсантам автомотоклубов ДОСААФ по окончании их обучения по программе шофера III класса присваивают спортивные разряды. Формальным основанием для этого является то, что они в процессе учебы «участвуют» во внутриклубных соревнованиях по фигурному вождению автомобиля. Формально, может быть, это и правильно, а по существу — не выдерживает никакой критики. На спортсмена-разрядника все привыкли смотреть как на мастера своего дела. А какой же это, простите, мастер, если он только-только освоил вождение автомобиля и наездил всего лишь 50 часов, если он «участвовал» в соревнованиях, сидя в кабине автомобиля рядом с инструктором практического обучения? Конечно, это делается только ради цифры, ради прикрытия слабостей работы по выращиванию высококвалифицированных спортсменов. В результате получается парадокс: разрядников много, а подготовленных автомотогонщиков, способных уверенно выступать в ответственных соревнованиях, трудно отыскать.

Разумеется, эта статья не может претендовать на всестороннее освещение той большой, многогранной работы, которая проводится у нас по развитию автомотоспорта. Она касается лишь некоторых назревших проблем, оперативное решение которых, на наш взгляд, может обеспечить подъем автомобильно-мотоциклетного спорта на новую, более высокую ступень.



Этот памятник установлен в г. Рудня Смоленской области.

ПЕРВЫЕ ЗАЛПЫ

22 июня — 30 лет со дня вероломного нападения фашистской Германии на Советский Союз. Начало Великой Отечественной войны.

Рассказывают флёровцы — бывшие воины первой батареи „катюш“

22 июня 1971 года по календарю — вторник, а в памятном сорок первом было воскресенье. Тишину того летнего предрассветного утра раскололи взрывы бомб и снарядов, рев самолетов и скрежет танковых гусениц. Полчища гитлеровских захватчиков вероломно вторглись в пределы нашей Родины. Началась Великая Отечественная война.

Тысяча четыреста семнадцать дней и ночей длился подвиг советских людей на фронте и в тылу. Под руководством Коммунистической партии наш народ и его Вооруженные Силы разгромили врага, очистили советскую землю от фашистских захватчиков, помогли народам Европы освободиться от ига гитлеризма.

Немалый вклад в дело разгрома врага внесло оборонное патриотическое общество Осоавиахим — предшественник ДОСААФ. Уже в первые месяцы войны на фронт ушло более семи миллионов членов Осоавиахима — свыше половины его состава. На предприятиях, в колхозах, совхозах десятки тысяч кружков, военно-учебных пунктов готовили резервы для фронта — водителей, авиамехаников, радистов, снайперов, парашютистов. Обученные военному делу осоавиахимовцы вливались в действующие части, шли в народное ополчение. Только в Москве к июлю 1941 года было создано 11 дивизий народного ополчения, десятки истребительных батальонов, которые влились в действующую армию. Из рядов оборонного Общества вышли десятки тысяч бойцов, командиров и политработников, героически сражавшихся с врагом. Более 600 питомцев Осоавиахима стали Героями Советского Союза, многие тысячи награждены орденами и медалями.

Три десятилетия минуло с начала Великой Отечественной войны. Не померкла и никогда не померкнет ратная и трудовая слава народа. Сегодня мы еще и еще раз с благодарностью вспоминаем тех, кто ковал победу на фронтах — пехотинцев и летчиков, танкистов и моряков, артиллеристов и саперов — воинов всех родов оружия. Немало ярких страниц в историю Великой Отечественной вписали и труженики фронтовых дорог — военные шоферы.

Редакция журнала «За рулем» организовала в Москве встречу курсантов Краснопресненского автомотоклуба ДОСААФ и воинов-автомобилистов одного из подразделений ордена Ленина Московского военного округа с группой ветеранов войны, сражавшихся в первой батарее реактивных установок под командованием гвардии капитана Ивана Андреевича Флёрова. Несколькими днями раньше ветераны встретились в редакции журнала.

В этих двух встречах приняли участие водители В. Г. Аргунов, И. Я. Нестеров, Г. А. Платов, офицеры запаса И. Н. Бобров, А. И. Кривошапов, А. В. Кузьмин, В. И. Овсов, В. Я. Тютенин, Д. А. Шитов.

Первые слова о боевых товарищах сказал полковник запаса, журналист Н. М. Афанасьев, который приложил много сил, чтобы найти флёровцев, и написал о них книгу «Первые залпы».

Н. М. Афанасьев. У советских людей есть хорошая традиция — каждое новое поколение множит славу отцов и дедов. Стремление к подвигу живет в сердцах наших юношей и девушек. Им есть с кого брать пример, есть у кого учиться. Здесь собрались люди, которые выжили, как говорится, всем смертям на зло, вернулись домой с победой и по-фронтовому, по-ударному трудились и трудятся в послевоенные годы.

За годы Великой Отечественной войны фронт получил больше 10 тысяч пусковых установок и много миллионов ракет. К началу 1945 года против гитлеровцев сражались 30 отдельных дивизионов, 101 отдельный полк, 15 отдельных бригад и семь дивизий «катюш». Нетрудно представить себе, как много водителей сидело за рулем боевых и транспортных машин только в этих войсках! И очень приятно сознавать, что удалось найти тех, кто был среди самых первых.

Такой первой, и какое-то время единственной, была батарея «катюш», которой командовал капитан Флёров. Она отправилась на фронт в начале июля 1941 года, а в первых числах октября связь с ней прервалась, и о судьбе оружия, техники, личного состава до конца пятидесятых годов было известно очень мало.

Как велись поиски флёровцев и документов об их подвигах? Это длинная история.

День за днем, шаг за шагом находились люди, документы.

Советское правительство, наша общественность, юные следопыты многое сделали, чтобы увековечить память о героях. Иван Андреевич Флёров посмертно награжден орденом Отечественной войны I степени. В Центральном музее Советских Вооруженных Сил и Центральном историческом музее артиллерии и инженерных войск в Ленинграде открыты постоянные экспозиции, посвященные первым подразделениям гвардейских минометов. Имя И. А. Флёрова носят многие пионерские отряды.

А. В. Кузьмин. Дополню Николая Михайловича. Да, батарея нового, тогда еще невиданного оружия, действительно, была первой. О назначении семи трехосных ЗИСов, накрытых брезентом, в первые дни знали немногие. Я только сразу понял, что за руль посадили ребят что надо. Тут вот находятся Нестеров, Платов, оба — коммунисты, водители высшего класса. Это отважные люди, мастера своего дела. Такими были и их товарищи. От их умения и личных качеств зависел успех ответственнейшего задания — испытать первые реактивные установки, нанести неожиданные удары по скоплению фашистских войск, которые рвались на восток.

О роли водителей дает представление цифра — 84. В парковом взводе, которым я командовал, по штату числилось 84 транспортные машины, в основном ЗИС-5, ГАЗ-АА. Продовольствие, боепри-



В президиуме — герои-флёровцы. Слева направо: заместитель командира батареи по технической части И. Н. Бобров, командир паркового, затем огневого взводов А. В. Кузьмин, водитель боевой установки Г. А. Платов, один из конструкторов Д. А. Шитов, командир разведки В. Я. Тютенин.

пасы, горючее, люди — все двигалось на машинах. За рулем находились москвичи, горьковчане, ребята из Чувашии. Представьте себе эту колонну, которая должна двигаться так, чтобы ее не засек противник. По лесным дорогам и бездорожью, чаще всего ночью.

Как надо было знать технику и владеть ею, чтобы обеспечить неожиданные огневые удары и быстрое перемещение батареи в безопасное место! Сколько находчивости и выдержки проявляли водители.

Неполадки, а их случалось, сами понимаете, немало, устраняли тут же без промедления.

Колонна, как я уже говорил, большей частью двигалась ночью, по лесам, перелескам. Фары включать нельзя. Помню ночь под Рудней. Темень — хоть глаз выколи. Тогда кто-то нашелся — прикрепил к бортам светящиеся гнилушки, и по ним ориентировались водители. А когда попадали под обстрелы, бомбежки или просто в сложные ситуации — то действовали отважно. В боях погибли наши боевые товарищи водители Афонин, Арапов, Баранов и другие.

Помню случай на переправе. До взрыва моста остаются минуты, а двигатель на машине, где бочки с горючим, — заглох. Командир взрывников кричит: «Бросайте машину!», но водитель не оставляет настойчивых попыток запустить двигатель. Раз, другой, третий... В самый последний момент машина тронулась.

Словом, я сказал бы так: с нами были настоящие водители, Водители с большой буквы. Честь им и хвала!

Наверно, они сами о себе кое-что расскажут.

И. Я. Нестеров. После первого мощного залпа, который батарея дала 14 июля по скоплению эшелонов с гитлеровцами и техникой на железнодорожном узле Орша, фашисты переполошились. Огонь невиданного нового оружия напугал их, и началась буквально охота за батареей. В ход пошла авиация, танки, артиллерия. Приходилось быстро перемещаться, петлять по лесам, запутывать следы. Конечно, от нас, водителей ракетных установок, в таких условиях требовались сноровка и крепкие нервы.

Часто спрашивают: как себя чувствовал при первом залпе? Честно скажу, ощущение было не из приятных. Машина сначала приподнялась, потом начала оседать. Глянул в щель броневого щитка — огонь, дым. Позже привык и уже не обращал на это внимание. Главное было — тут же, почти мгновенно после залпа увести установку в другое место. Что нам помогало? Как парторг батареи могу смело сказать: вера в силу нашего советского строя, нашей армии и нашего оружия. И еще высокая дисциплина.

Г. А. Платов. Для нас, водителей «катюш», не было более ответственной задачи чем держать машину в постоянной готовности. Автомобили у нас хотя и новые были, с двумя дополнительными баками для горючего, но приходилось беспокоиться и о запасе топлива, и об исправности машины. На остановках, может быть, кому-то выпадет время отдохнуть, а ты к автомобилю. Чтобы батарея встала по вине водителя — такого не случалось. И еще одно: поход первой батареи «катюш», как говорили здесь, проходил в сложных дорожных условиях. И если бы мы, шоферы, не владели в совершенстве приемами управления машиной на пересеченной местности — всем пришлось бы туго.

Д. А. Шитов. Да, это верно. Мне и Александру Сергеевичу Попову, как конструкторам, довелось быть с батареей И. А. Флёрова на фронте.

Мы обучали личный состав управлять установками, присутствовали при первых залпах, воочию убедились, какое мощное оружие вышло из стен нашего института. Батарея называлась экспериментальной, была строго засекречена. Ничто не должно было попасть в руки врага. Надо сказать, что капитан Флёров и весь его боевой коллектив с честью выполнили задачу. В этом также заслуга водителей.

Залпы батареи на Западном фронте нанесли гитлеровцам большой урон в живой силе и технике. Эффективность нового оружия была бесспорной. Вскоре начался серийный выпуск «катюш».

А. И. Кривошапов. Я первое время тоже находился с батареей как представитель командования. А потом выполнял другие задания.

О том, что батарея И. А. Флёрова натолкнулась ночью 6 октября на сильную засаду гитлеровцев, мы узнали после войны. Наши воины дали последний залп по врагу и взорвали установки. В этом ожесточенном неравном бою уцелели немногие. Когда погиб И. А. Флёров, командование принял на себя лейтенант Кузьмин. Он вывел оставшихся в живых бойцов к нашим частям. С ним вышли воентехник второго ранга Бобров, парторг батареи Нестеров, Овсов, Аргунов, Платов. Все они сохранили оружие, знаки различия, документы. Их встретили как боевое подразделение.

Молодые люди, сидевшие в зале — и те, кто уже водит военные автомобили, и те, кто к этому готовится, — буквально с затаенным дыханием слушали воспоминания о боевых подвигах прославленных флёровцев.

От имени курсантов Краснопресненского автомотоклуба ДОСААФ выступил **Виктор Максимов.** Он заверил собравшихся, что его сверстники будут достойно нести эстафету старшего поколения, настойчиво овладевать военно-техническими знаниями.

Военный водитель ефрейтор **Владимир Лысаченко,** бывший воспитанник Льговского автомотоклуба ДОСААФ (Курская область), ныне отличник боевой и политической подготовки, рассказал, что воины-автомобилисты, вдохновленные решениями XXIV съезда КПСС, неустанно повышают свое боевое мастерство и готовы в любой момент выступить на защиту социалистического Отечества.

В Орше, на крутом берегу Днепра, ныне возвышается величественный памятник. Он воздвигнут в ознаменование 25-летия первых залпов реактивных минометов. На постаменте установлена грозная «катюша» — прообраз современных ракет. Такой же памятник воздвигнут в г. Рудня Смоленской области. Они увековечили подвиг советских ракетчиков, совершенный тридцать лет назад.



В зале тишина. Курсанты автомотоклуба и воины-водители слушают воспоминания ветеранов.

Фото В. Ширшова



Вот он новый отряд автотранспортников Ленинграда.

Фото М. Муразова

НАПУТСТВИЕ В РАБОЧУЮ ЖИЗНЬ

Обычно тихая 5-я Советская улица в Ленинграде в то летнее утро оживилась. Один за другим въезжали на нее автобусы, разворачивались, выстраиваясь вдоль тротуара длинной вереницей. Сюда же подошел желтый «Москвич» ГАИ с репродукторами.

А в соседнем скверике сплошь темнели форменные куртки с ярко начищенными пуговицами, сверкали на фуражках эмблемы. Четыреста ребят из 31-го автомобильного производственно-технического училища ожидали сигнала для торжественного выхода.

Да, день торжественный. Его так и назвали: день посвящения в рабочий класс. День встречи с тем большим миром, в котором отныне предстоит жить и трудиться вчерашним пэтэушникам.

Между шутками, веселым говором нет-нет да кто-то взглянет на светлые окна училища, у кого-то мелькнет грустинка в глазах. Что ж, все закономерно. Чувство расставания с учителями-наставниками, с полюбившимися классами знакомо всем, кто когда-то заканчивал школу, техникум, вуз...

У выпускников ПТУ-31 свои причины глубокой привязанности к родному училищу. Каждого, кто переступает его порог, с первого до последнего дня окружают заботой. Каждому подростку даются здесь основательные политические, профессионально-технические и эстетические знания. Любовно оборудованные слесарные мастерские, цех разборочно-сборочных работ, лаборатория горячей регулировки двигателей, кабинет электротехники с программированным обучением — учись, размышляй, твори!

Недаром многие из 2500 питомцев, вышедших за 11 лет из стен училища и уже ставших теперь высококвалифицированными работниками, с уважением отзываются о своих наставниках, об училище в целом.

...Звучит сигнал, раздается команда: «По машинам!» Желтый «Москвич» устремляется вперед. За ним вся колонна. Она проходит Суворовский проспект, сворачивает к Большеохтинскому мосту, втягивается под его металлические своды и выезжает из города...

Асфальтовое шоссе, ведущее к Ладожскому озеру. Автобусы бегут по нему мимо аккуратных деревень с домами в садах, поднимаются на холмы, откуда открываются лесистые дали. Каждый шаг здесь — история. Цифры на километровых столбах. Надписи: «Дорога жизни». Это вехи, по которым не только узнается расстояние, но и воскрешаются в памяти дни и события.

В одном из автобусов вместе с ребятами — ветераны «дороги жизни», те, кто в тяжелую зиму 1941—1942-го вывозил на Большую землю из осажденного Ленинграда женщин, детей, стариков, а обратно вез все, что могло облегчить жизнь ленинградцам. Петр Афанасьевич Пискун, Алексей Андреевич Марченко, Алексей Григорьевич Чертов, Федор Иванович Краснов, чья грудь украшена Золотой Звездой Героя Социалистического Труда, Зинаида Ивановна Григорьева... Им есть что рассказать.

Ребята слушают Пискуна.

— Произошло это в ночь с 13 на 14 декабря 1941 года, — рассказывает ветеран. — Выезжал я из Кобоны, куда доставил эвакуированных. ГАЗ-АА тянет нормально. Вокруг мгла. Метет пурга. Фар не зажигали. А перед этим дорогу фашисты сильно бомбили. И прямо с ходу на середине пути вбухался в воронку. Машина моментально погрузилась в воду по кузов, да еще сани сзади ее подтолкнули поглубже. Двери кабины у меня льдом зажало, я локтем левое стекло высадил и, как был в ватнике, ватных штанах, сапогах, вылез через окно в полынью. Машина медленно тонет, а я барахтаюсь в ледяной каше. С трудом уцепился руками за кромку льда. Передохнул малость. А когда выкарабкался на поверхность, понял: машина с грузом ушла на дно. Слышу, где-то недалеко шум мотора. Кричу, руками размахиваю. Неужели, думаю, не увидят и тоже в воронку заедут? Увидели меня. Андрей Воробьев ехал, товарищ мой. Остановился. Стали мы совет держать, как быть. Ведь воронок этих после бомбежки ого сколько! Решили так: один вперед бежит, обследует дорогу, другой следом за ним машину ведет. Так, чередуясь, объезжая опасные места, под утро добрались до берега...

За окном между тем промелькнул последний белокаменный километровый столб с цифрой «39», и вся колонна остановилась перед открывшимся вдруг Ладожским озером. Это был знаменитый Вагановский спуск. Здесь начиналась ледовая часть героической трассы. На краю невысокого берегового откоса стоит памятник.

Молодые парни в форменках, стоя у монумента, слушая рассказы старших, словно приобщались к их подвигу. Отныне они вливались в дружную трудовую семью.

А работа ожидает большая. Как сказал в своем напутственном слове ребятам начальник Главленавтотранса Александр Федорович Иванов, тоже ветеран Ладоги, ежедневно на улицы Ленинграда и дороги области выходят десятки тысяч автомобилей, автобусов, такси, грузовиков. В сутки перевозится 2,5 миллиона пассажиров и около 600 тысяч тонн грузов. Чтобы все это огромное автомобильное хозяйство действовало безотказно, нужно много умелых рук.

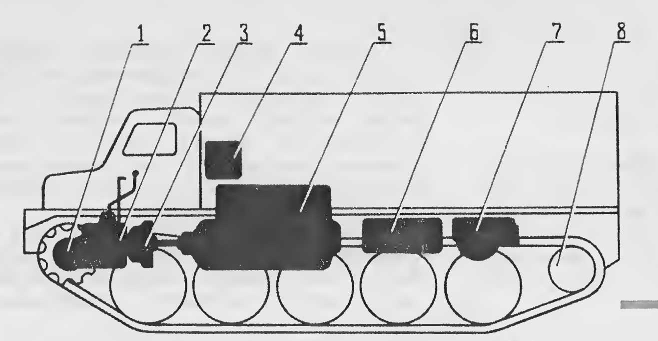
Питомцы ПТУ-31 каждый год пополняют автотранспортные предприятия города. Многие выпускники училища— ударники труда.

...Гремит оркестр, развеваются кумачовые полотнища, звучит над строем: «Клянемся не посрамить рабочей чести, славных трудовых и боевых традиций рабочего класса!» Взволнованно произносят слова клятвы все четыреста выпускников училища.

В. БЕЗБРЕЖНЫЙ

Ленинград

ЗНАКОМЬТЕСЬ: СРЕДНИЙ АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ ТЯГАЧ





Многие из воспитанников школ нашего оборонного Общества, ныне проходящих службу в Советской Армии, становятся водителями гусеничных машин. Поэтому мы сегодня решили познакомить будущих воинов, тех, кому вскоре предстоит начать службу в рядах Советских Вооруженных Сил, с одним из представителей гусеничных тягачей. Эта машина называется АТС-59. Она применяется для буксировки артиллерийских систем и прицепов в особо тяжелых дорожных условиях и вне дорог.

АТС-59 по проходимости и маневренности намного превосходит колесные тягачи и не уступает им в быстроходности (его максимальная скорость—39 км/час). Высокая проходимость машины обусловлена низким удельным давлением на грунт (0,52 кг/см^2), большим запасом мощности, наличием планетарного механизма поворота, лебедки и рядом других особенностей. Полный вес ее составляет 16 тонн, она может буксировать прицеп весом 14 тонн и преодолевать 1,5-метровый брод.

Основные части и узлы: силовая установка, трансмиссия, ходовая часть, корпус и кабина, платформа и специальное оборудование. Главным несущим элементом АТС-59 является его корпус, к которому крепятся основные агрегаты и узлы. Он состоит из лобовых, кормовых, бортовых листов и днища, сваренных в жесткую коробку. В передней части машины, под кабиной расположена трансмиссия, дальше, в средней части — двигатель; в кормовой части находится лебедка.

Силовая установка состоит из 12-цилиндрового дизеля А-650 мощностью 300 л. с. и обеспечивающих его систем: питания топливом и воздухом, смазки, охлаждения, подогрева и пуска.

Двигатель и его системы (за исключением охлаждения) имеют много общего с силовой установкой автомобиля МАЗ-535А (см. «За рулем», 1968, № 7). Его система охлаждения снабжена эжекционной вентиляцией радиаторов, как на гусеничном бронетранспортере БТР-50ПК (см. «За рулем», 1968, № 5). Для создания потока воздуха через сердцевины радиаторов используется энергия отработавших газов. Оба эжектора (левой и правой групп цилиндров) расположены на крыльях корпуса по обеим сторонам двигателя. Отработавшие газы, проходя с высокой скоростью через выпускные насадки, увлекают за собой воздух, на пути которого размещены радиаторы, охлаждающие воду и масло. Двигатель соединяется с главным фрикционом (или, пользуясь автомобильной терминологией, со сцеплением) при помощи вала и зубчатых муфт. Фрикцион и приводы управления смонтированы на блоке агрегатов трансмиссии, в который входят коробка передач, главная передача и планетарные механизмы поворота. Редукторы бортовых передач крепятся к фланцам корпуса тягача с наружной стороны. Крутящий момент от механизмов поворота к бортовым передачам сообщается короткими валами с зубчатыми муфтами. Расположенные спереди ведущие звездочки приводят в движение две широкие гусеничные цепи, на которые тягач опирается десятью катками большого диаметра. Для натяжения гусеничных цепей служат крайние задние катки, снабженные специальными регулировочными механизмами.

Гусеничный движитель вместе с подвеской катков является ходовой частью тягача. Все его опорные катки снабжены независимой торсионной подвеской. Каждый из них удерживается балансирным рычагом с продольной осью качания. Балансиры соединены с торсионами. Кроме того, крайние опорные катки, передние и задние, снабжены гидравлическими амортизаторами. Такая подвеска обеспечивает тягачу плавность хода на разбитых дорогах и пересеченной местности, что в совокупности с хорошими динамическими качествами позволяет АТС-59 двигаться в тяжелых дорожных условиях со средней скоростью, значительно превышающей скорость аналогичной колесной машины. Развитые грунтозацепы на звеньях гусениц достаточной ширины способствуют высокой проходимости машины.

Компоновочная схема тягача: 1 — главная передача и планетарный механизм поворота; 2 — коробка передач; 3 — главный фрикцион; 4 — воздухоочиститель; 5 — двигатель; 6 — топливный бак; 7 — лебедка; 8 — задний (натяжной) каток.

Платформа снабжена съемным брезентовым тентом. При снятом тенте дуги его укладываются вдоль бортов.

Основным агрегатом специального оборудования является тяговая лебедка, используемая для застрявших прицепов, самовытаскивания тягача на труднопроходимом участке пути, втягивания прицепа на крутой подъем, а также при переправе вброд.

Среди конструктивных особенностей лебедки, не встречающихся на автомобилях высокой проходимости, надо отметить прежде всего две. Предохранительная муфта страхует трос от обрыва в случаях, когда усилие на нем превышает максимальную величину (15 тонн). Автотормоз автоматически удерживает груз при втаскивании его на подъем, если внезапно заглохнет двигатель, а также служит для притормаживания груза при спуске под уклон.

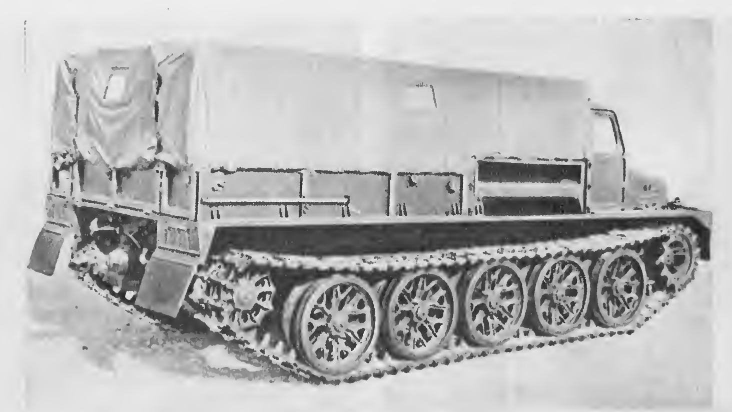
К оборудованию тягача относится также тягово-сцепной прибор. Он помещается в гнезде кормового листа корпуса. Двухсторонняя амортизация тягово-сцепного прибора смягчает толчки, возникающие в процессе буксировки прицепа. Для облегчения сцепки предназначено устройство, позволяющее выдвигать шток серьги и поворачивать прибор в горизонтальной плоскости.

В. БЕТТИХЕР,
М. РУДОЙ,
инженеры

На АТС-59 ведущими звездочками являются передние. Натяжение гусеницы производится при помощи крайней задней пары катков (фото слева).

С боков тягача расположены выпускные патрубки с эжекторной системой. Над патрубками видны радиаторы (фото справа).





В организациях

ДОСААФ

КЛЮЧ К СЕРДЦУ

В зрительном зале Шахтинского образцового автомотоклуба сегодня людно. К будущим воинам-водителям пришли знатные люди города. В клубе — вечер «Ленинской партии — наши дела и думы», посвященный XXIV съезду КПСС.

К встрече гостей готовились тщательно. Ведь надо было поделиться со старшими товарищами своими думами об учебе, будущей службе, водительской профессии. В группах подвели итоги предсъездовского социалистического соревнования. Назвали передовые учебные группы, лучших курсантов.

Учебе посвятили специальный стенд — фотографии, рисунки, диаграммы. Получилось впечатляюще. Наиболее ярко были оформлены витрины, рассказывающие об успехах нашей Родины между XXIII и XXIV съездами партии, могуществе Советских Вооруженных Сил. На видном месте установили стенд, посвященный автомобилизации.



За 20 минут до развода.

И вот начался задушевный разговор. Первое слово — ветерану гражданской войны генерал-лейтенанту Горшкову. За ним встает Герой Советского Союза Татаренко. Их сменяют передовые водители города, знатные шахтеры, приехавшие в гости воины одного из подразделений Краснознаменного Северо-Кавказского военного округа. Вспоминают юность. Битвы за Советскую власть, первые пятилетки. Рассказывают, как трудятся сегодня, чем встретили партийный съезд.

Стоило лишь взглянуть на лица участников вечера, чтобы понять: равнодушных нет! Горячие, страстные слова людей, умудренных жизнью, тружеников, патриотов оставили глубокий след в сердцах юношей, готовящихся к солдатской службе.

...Да, в Шахтинском автомотоклубе ДОСААФ умеют создать настоящую творческую атмосферу. Различные тематические вечера, такие, как «В. И. Ленин о защите социалистического Отечества», «Народ и армия — едины», «25 лет со дня великой Победы», встречи курсантов с ветеранами войны и труда, подобные той, с которой начаты наши заметки, — это всего лишь часть, хотя и не малая, общего плана военно-патриотического воспитания призывников.

— Такие мероприятия всегда действенны, — говорит Василий Георгиевич Будаев и начинает рассказывать о походах и автопробегах по местам боев, митингах, встречах. — Слушая воспоминания о подвигах своих отцов, старших братьев, ребята как бы переживают их жизнь, о многом задумываются.

Василий Георгиевич — душа этих походов, пробегов, встреч, вечеров. Участник войны, офицер запаса, он добровольно взвалил на себя ответственную и нелегкую ношу. Хотя его общественная должность и называется «нештатный заместитель начальника клуба по воспитательной работе», но какой он «нештатный», говорят о нем и преподаватели и курсанты, если днюет и ночует в клубе! Он занимается организацией политических информаций, бесед, лекций, докладов по различным вопросам воинского воспитания, внутренней и международной жизни, жизни Вооруженных Сил. По каждому разделу надо найти специалиста, человека, владеющего материалом и искусством пропагандиста. И тут на помощь приходят лекторы местного от-

На фото слева направо.

Своими руками. Курсанту Николаю Гречишкину поручено изготовить стенд поршневой группы.

В гостях у курсантов воспитанник клуба, водитель, рядовой Михаил Кулаков.

Интересную книгу поможет найти заведующая абонементом передвижной библиотеки Людмила Ивановна Филимонова.

Фото В. Ширшова







деления Всесоюзного общества «Знание», офицеры запаса, работники райкома партии и областного комитета ДОСААФ.

Большое место в пропагандистской работе отводится популярным лекциям и докладам о научном прогрессе, новой советской автомобильной технике. Привить ребятам уважение к этой технике, любовь к труду, к военному делу — каждый считает своим высоким долгом.

Конечно, путь к сердцам юношей пролегает не только через массовые мероприятия, сколь бы яркими и эмоциональными они ни были. Узнать характер каждого курсанта, помочь проявить лучшие качества — тут широкое поле для воспитательной работы. «Секрет» ее действенности в шахтинском клубе состоит, думается, в том, что начальник клуба П. Черников, его заместители В. Будаев, П. Воропаев, весь дружный коллектив преподавателей, инструкторов, мастеров производственного обучения любят молодежь, умеют найти ключ к сердцу каждого юноши.

Петра Алексеевича Черникова вы встретите там, где идет собрание комсомольской группы, выпускается стенгазета или просто ребята спорят на житейскую тему. Он сядет в сторонке, прислушается, о чем толкуют. Потом подключится, и разговор получается непринужденный, доверительный. Хороший пример начальника клуба воспринимается преподавателями. П. Сидоренко, В. Акулов, В. Ермилов и другие частенько посещают семьи курсантов, знают об их нуждах, заботах. Иногда воспитатели и воспитанники собираются группой, вместе идут в кино, на стадион.

У каждого из воспитателей свой подход к ребятам. Сидоренко, например, перед началом занятий по специальной подготовке старается сообщить самые свежие и важные политические события, которые произошли в мире и в стране. Информация длится минуты, но контакт налажен, можно приступать к очередной теме занятий. Инструктор практического вождения В. Горьков, человек самозабвенно любящий технику, автомобильный спорт, прежде чем посадить курсанта за руль, поделится с ним новостями, расскажет о прошедшем ралли, кроссе.

Воспитатели, люди с добрым, отзывчивым сердцем, в то же время умеют строго потребовать со своих питомцев, приучают их к дисциплине и организованности. Строгий распорядок дня, четкое несение внутренней службы, беспрекословная исполнительность — так тут повелось уже давно. И это, наверное, объясняется прежде всего тем, что в клубе много внимания уделяется изучению Присяги, воинских уставов.

...Утреннее построение. Длинная ровная шеренга курсантов. И в том, как они держат равнение, отдают честь старшим, выполняют строевые приемы, уже заметны элементы армейской выучки. Мы наблюдали ее на физподготовке, в классах, при выезде на учебные маршруты.

Шахтинский автомотоклуб приобрел заслуженную славу, стал образцовым, достиг высоких показателей в обучении, спорте, укреплении материальной базы. И в этом заслуга всего коллектива педагогов-воспитателей, которые нашли верный путь к сердцам своих питомцев.

Н. СТАНОВОВ,
начальник сектора ЦК ДОСААФ

ЕГО ИМЯ НОСИТ АВТОГИГАНТ

В июне исполняется 75 лет со дня рождения ИВАНА АЛЕКСЕЕВИЧА ЛИХАЧЕВА—первого директора Московского автомобильного завода, крупного государственного деятеля. В издательстве «Московский рабочий» выходит книга «Директор», в которой собраны воспоминания рабочих, инженеров, ученых, многие годы бок о бок работавших с И. А. Лихачевым.

Редакция предлагает вниманию читателей три отрывка из этой книги, публикуемые с сокращениями.



* **А. Д. Ассонов, доктор технических наук, профессор, дважды лауреат Государственной премии:**

Иван Алексеевич отдавал должное науке и с особым уважением относился к ученым. На заводе часто можно было встретить крупных работников науки не как гостей, а как помощников в решении труднейших задач. Среди них были академики И. П. Бардин и Н. Т. Гудцов, помогавшие нам в создании высококачественных сталей, профессора В. П. Вологдин, С. К. Ильинский и другие.

Директор завода стремился установить тесный контакт с Академией наук. На одном из совещаний руководящих работников он сказал:

— Академия наук организует на предприятиях научные базы. Не открыть ли ей такую базу у нас на заводе? Работы хватит. Лаборатории есть и люди есть.

И тут же дал задание подготовить встречу с членами президиума Академии наук.

Год от года расширялся завод, укреплялись его связи с научно-исследовательскими центрами страны. Ученые помогали решать многие сложные вопросы производства.

* **Н. С. Осипов, бывший начальник цеха:**

Я начинал на заводе в 1919 году слесарем. Интересовался автомобилем, любил его, учился в школе автомехаников. Много лет занимался производством и испытанием легковых автомобилей. В 1935 году работал в отделении дорожных испытаний экспериментального цеха. Мы изучали иностранные образцы легковых машин. Иван Алексеевич часто выезжал с нами в пробеги. А когда заводу предстояло освоить выпуск своих легковых автомобилей ЗИС-101, Лихачев лично комплектовал бригаду, которая должна была изготовить первые образцы. Говорил с каждым, объяснял всю ответственность предстоящей работы. Потом он часто приходил на сборку. В середине мая 1936 года пять автомобилей ЗИС-101 отправились в пробег по маршруту Москва—Ленинград—Киев—Москва. В первом этапе пробега Лихачев принимал личное участие, большую часть пути находясь за рулем.

После того как был составлен отчет о замеченных недостатках, Иван Алексеевич уделял много внимания их устранению, мобилизуя на это технические силы завода и поставщиков.

Осенью 1945 года начался выпуск ЗИС-110. Производство новой легковой машины потребовало особой точности. И здесь Лихачеву помогло глубокое знание дела и людей.

* **Ф. М. Хиронников, бывший начальник цеха, председатель совета пенсионеров ЗИЛа:**

Биржей труда в 1926 году я был послан на завод АМО разнорабочим в механический цех. Завод мне понравился, хотелось скорее получить квалификацию, но перевод на станок затягивался. Однажды я встретился с директором. Произошло это так. Проходя по цеху, Иван Алексеевич остановился около меня и спросил, чем я занимаюсь. Ответив, я поделился своей мечтой. Он обещал помочь. Рассказал о предполагаемом расширении завода, растущей потребности в квалифицированных рабочих, мастерах и предупредил, что для этого надо учиться и учиться.

Его слова запали мне в душу. Вскоре меня действительно перевели на станок. Я поступил на рабфак, затем окончил техникум. В дальнейшем стал мастером, технологом, начальником цеха.

Многим он помог в жизни. За это его уважали.

Заботился он не только об условиях труда, но и о быте, отдыхе автозаводцев. У меня хранится фотография, которая запечатлела встречу рабочих со своим директором в санатории «Кемери». Будучи в Латвии, Лихачев заехал в санаторий узнать, как живут здесь люди, как их лечат. Сразу же около него собрались отдыхающие.

Таких встреч в моей памяти сохранилось много.



ПОДЗЕМНЫЙ ГРУЗОВИК

Для транспортировки руды в шахтах и рудниках, грунта и скальных пород при строительстве тоннелей нужны специальные грузовики. Их габариты ограничены жесткими нормами, чтобы обеспечить минимальный радиус поворота. Кроме того, такая машина должна иметь возможность двигаться вперед и назад, не разворачиваясь. Вся служба автомобиля такого типа проходит под землей, и наличие эффективного нейтрализатора выхлопных газов здесь обязательно.



Фото ТАСС

Столь сложным требованиям полностью отвечает новый автопоезд-рудовоз МоАЗ-6401-9585, созданный на Могилевском автозаводе. Это одноосный тягач с самосвальным полуприцепом грузоподъемностью 20 тонн. Полуприцеп вмещает 11 м³ грунта и разгружается назад. Собственный вес автопоезда 18 тонн.

Новый МоАЗ снабжен 200-сильным дизелем ЯМЗ-238, гидромеханической трансмиссией с четырьмя передачами вперед и назад. У автомобиля удобная кабина с хорошей обзорностью, гидравлическая рулевая система.

Сцепное устройство позволяет полуприцепу поворачиваться относительно тягача на 45 градусов. Благодаря этому у автопоезда длиной 8,3 м радиус поворота (по внутреннему колесу) составляет 3,3 м. Шины односкатные размером 18,00—25. Скорость — 40 км/час.

Первая промышленная партия новых рудовозов уже отправлена в распоряжение заказчика — Министерства цветной металлургии СССР. Скоро будет развернуто их серийное производство.

ЛЬВОВСКИЙ «ТУРИСТ»



Для любителей путешествий Львовский мотозавод подготовил новинку — мопед «Турист». Его производство началось в первом квартале 1971 года. У этой легкой машины современная форма и хорошие технические показатели. Она создана на базе мопеда «Верховина-3» (см. «За рулем», 1970, № 9). Конструкторы учли многочисленные пожелания мотолюбителей и предусмотрели на руле нового мопеда ветровой щиток. Мопед снабжен также большим съемным багажником, на который можно поместить вещевые сумки.

В нынешнем году завод выпустит 30 тысяч мопедов «Турист».

С. НЕВЕЛЮК

г. Львов

РАФ ГОТОВИТСЯ К НОВОСЕЛЬЮ

Машины с маркой Рижского опытного автобусного завода можно встретить во всех наших городах. Маршрутное такси, служебный экскурсионный автобус, скорая медицинская помощь — вот несколько профессий, которые уверенно освоили микробусы РАФ. Спрос на них велик, но завод полностью не может его удовлетворить. Выросший из небольшого предприятия, он зажат зданиями старого города. В новой пятилетке завод микроавтобусов изменит адрес. Он обоснуется в Елгаве. Там на окраине города уже идут строительные работы. Когда сооружение этого большого современного предприятия будет завершено, оно станет ежегодно выпускать по 15 тысяч машин.



12-местный микроавтобус РАФ-2203.

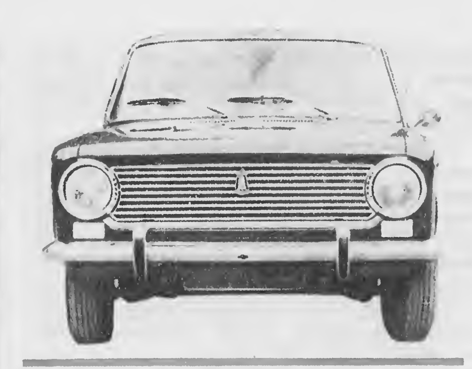
Позади заднего ряда сидений — вместительный багажник, доступ к которому открывается через подъемную дверцу.



Новоселье завод отметит новой моделью. Ее первые образцы, носившие индекс РАФ-982, испытывались еще три года назад (см. «За рулем», 1968, № 1). С тех пор построено еще пять разных экспериментальных автобусов. Шестой по счету — 12-местный РАФ-2203 — является непосредственным прототипом тех машин, что будут сходить с конвейера в Елгаве. Новая модель вместительней и легче своих предшественников. Отличается она и элегантной внешностью. РАФ-2203, подобно серийному 10-местному РАФ-977Д, базируется на агрегатах «Волги».

БелНИТИАТ

В Минске недавно организован Белорусский научно-исследовательский и технологический институт автомобильного транспорта (БелНИТИАТ). Он будет вести исследования в области повышения эффективности автотранспорта, технического обслуживания и ремонта автомобилей большой грузоподъемности, а также заниматься вопросами безопасности движения.



ПЕРВЕНЕЦ ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

Трансмиссия. Главная передача, колеса и шины

На автомобиле «Жигули», как и на многих других современных моделях с классической компоновкой, главная передача установлена в балке заднего моста и соединена с колесами посредством полуосей. Она представляет собой редуктор с гипоидными коническими шестернями. Сегодня почти на всех легковых автомобилях с расположенным впереди двигателем и задними ведущими колесами применяются такие шестерни. Гипоидное смещение вниз оси ведущей шестерни (у «Жигулей» оно равно 31,75 мм) позволяет опустить ось карданной передачи, соединяющей коробку передач с задним мостом, а следовательно, помогает понизить туннель над карданным валом. Таким образом удается немного опустить подушку заднего сиденья и, как результат, сделать заднюю часть крыши более покатой.

Балка заднего моста, сваренная из двух половин, образует в центральной части расширение, куда входит редуктор

Продолжение серии статей по устройству автомобиля «Жигули». Общее описание — 1970, № 8; компоновка — 1970, № 9; устройство двигателя — 1970, № 11; механизм газораспределения — 1970, № 12; система питания — 1971, № 1; система охлаждения — 1971, № 2; система смазки — 1971, № 3; сцепление — 1971, № 4; коробка передач и карданная передача — 1971, № 5.

главной передачи. Своим фланцем посредством восьми болтов он крепится в балке. За характерную форму, несколько напоминающую негритянский музыкальный инструмент, балку такого типа называют иногда мостом типа «банджо».

Ведущая **8** и ведомая **15** шестерни главной передачи (см. рисунок) вращаются соответственно на роликовых конических подшипниках **1** и **11** в чугунном картере **6** редуктора главной передачи.

Шестерня **15** привернута к неразъемной коробке **13** дифференциала, в которой заключены сателлиты **16**, посаженные на ось **14**, и находящиеся с ними в зацеплении конические шестерни **12** полуосей. Шестерни **8** и **15** имеют соответственно 10 и 43 зуба, чем обеспечивается передаточное число главной передачи, равное 4,3.

Подшипники установлены в горловине картера **6** с предварительным натягом, создаваемым деформацией втулки **5** при затяжке гайки **2** с моментом 12—18 кгм. Гайка **2** снабжена пластмассовой вставкой, обжимающей резьбу, и является поэтому самоконтрящей.

Необходимый предварительный натяг роликовых подшипников **11** обеспечивается одновременным и равномерным заворачиванием обеих регулировочных гаек **17**. Нужная величина его достигается тогда, когда расстояние между внутренними торцами крышек **10** подшипников увеличится на 0,16—0,2 мм против исходного положения.

Для нормальной работы шестерен главной передачи важна не только правильная затяжка их подшипников. Необходимо также обеспечить в зацеплении шестерен нужные зазоры.

Исходное положение ведущей шестерни **8** устанавливается подбором толщины регулировочной прокладки **7**. Боковой же зазор (0,08—0,12 мм) между зубьями шестерен **8** и **15** задается положением гаек **17**, которые после установки необходимого зазора контрятся фиксирующими язычками, привертываемыми к крышкам **10** подшипников дифференциала.

Все эти регулировки следует выполнять лишь в специализированных мастерских, располагающих необходимыми инструментами и приспособлениями.

Внутри каждой шестерни **12** нарезаны внутренние шлицы, куда входит шлицованный конец полуоси **18**. Таким образом, полуось с одной стороны через шестерню **12** и коробку дифференциала опирается на подшипник **11**. С другой стороны она опирается на шариковый подшипник **21** (закрытого типа), сидящий в расточке фланца балки **9** и зафиксированный от осевого перемещения пластиной **25** и болтами **26**. Своим внутренним кольцом подшипник надет на полуось и «заперт» на ней напрессованной втулкой **20**. В процессе эксплуатации он не нуждается в пополнении или замене смазки, заложенной в него при сборке. Подшипник полуоси требует замены лишь тогда, когда его радиальный люфт превышает 0,08 мм.

Фланец полуоси **18** соединен с тормозным барабаном и колесом **22**. На страже интересов тормозного барабана стоит сальник **19**, не допускающий попадания в тормоз масла из балки заднего моста.

Уход за главной передачей несложен Он сводится к периодической очистке сапуна заднего моста и проверке подтяжки резьбовых соединений. Каждые 10 тысяч километров пробега необходимо контролировать уровень масла — он должен находиться вблизи кромки наливного отверстия. Заменяют масло (1,5 л) через каждые 30 тысяч километров. Допускается использование только масла ТАд-17. Оно имеет специальные присадки, которые способствуют сохранению на трущихся поверхностях прочного слоя масляной пленки, что особенно важно для правильной работы гипоидных шестерен. Применение других сортов смазки может привести к преждевременному выходу главной передачи из строя.

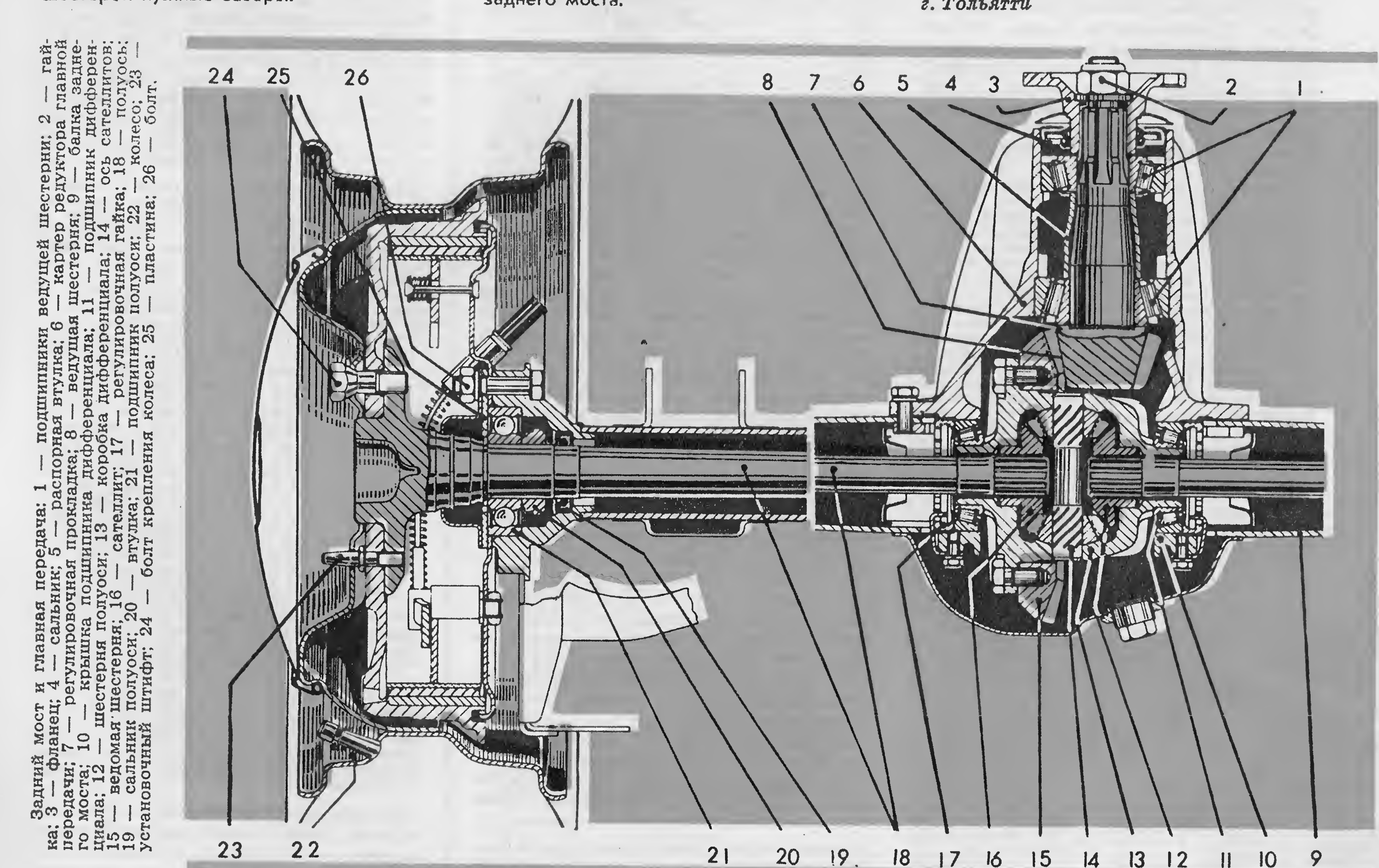
У автомобиля «Жигули» стальные колеса дискового типа. На их обода монтируются камерные шины размером 155—13.

В передних шинах надо поддерживать давление 1,5 кг/см^2, в задних — 1,7 кг/см^2. Если предстоит долго двигаться с высокой скоростью, давление следует повысить на 0,1 кг/см^2.

В отличие от других отечественных легковых автомобилей у «Жигулей» колесо в сборе с шиной крепится к фланцу ступицы (спереди) и фланцу полуоси (сзади) четырьмя болтами **24**. Для фиксации тормозного барабана и диска служит болт с установочным штифтом **23**. Этот штифт одновременно помогает сцентрировать колесо относительно ступицы при его закреплении болтами.

Л. ШУВАЛОВ, инженер

г. Тольятти



Задний мост и главная передача: 1 — подшипники ведущей шестерни; 2 — гайка; 3 — фланец; 4 — сальник; 5 — распорная втулка; 6 — картер редуктора главной передачи; 7 — регулировочная прокладка; 8 — ведущая шестерня; 9 — балка заднего моста; 10 — крышка подшипника дифференциала; 11 — подшипник дифференциала; 12 — шестерня полуоси; 13 — коробка дифференциала; 14 — ось сателлитов; 15 — ведомая шестерня; 16 — сателлит; 17 — регулировочная гайка; 18 — полуось; 19 — сальник полуоси; 20 — втулка; 21 — подшипник полуоси; 22 — колесо; 23 — установочный штифт; 24 — болт крепления колеса; 25 — пластина; 26 — болт.

Скоростные дороги — будущее городов



Пунктиром показаны проектируемые скоростные дороги Москвы.

Крупнейшие города мира складывались веками. Изменения в облике накапливались и проявлялись постепенно, не отражаясь существенно на их своеобразии и индивидуальности. Так было, пока на улицах не появился автомобиль. Правда, в первые годы он скромно приспосабливался к тесноте узких улочек, но потом заставил считаться с собой. Теперь города вынуждены приспосабливаться к автомобилю. Сейчас Филадельфию, Токио, Чикаго роднит непременная часть городского пейзажа — широкие ленты скоростных автомобильных дорог, которые поднялись над городом на эстакадах, пересекающихся и сливающихся замысловатыми петлями развязок, углубились в тоннели.

Почему кроме улиц в городах понадобились дороги? Решающую роль сыграли два обстоятельства: быстрый рост территории городов и перенасыщение улиц автомобилями. Когда их накопилось много, они запрудили города и стали мешать сами себе. Постоянные заторы и «пробки» начали низводить скоростное транспортное средство до роли комфортабельного места ожидания на проезжей части. Улицы расширялись, реконструировались, снова расширялись, но этот процесс не мог продолжаться бесконечно. Между тем выяснилось, что большая часть машин терпит уличную сутолоку вовсе не потому, что их владельцам требуется побывать здесь. Им нужно проехать из одного отдаленного района города в другой, а иного пути нет. Представьте себе, что 30-километровое расстояние до аэропорта Домодедово вам пришлось бы преодолеть не по просторной автостраде с безостановочным движением, а с ежеминутными остановками у светофоров на перекрестках. Вот что значит проделать длинный конец по городским улицам. А если этот транзитный поток убрать с улиц, построить для него отдельные дороги безостановочного движения, получается двойной выигрыш: те, кому ехать далеко, в полной мере используют скоростные возможности своих машин и не будут понапрасну терять время, кроме того, они освободят улицу для тех, кому действительно нужно побывать здесь, и на ней сразу станет просторней.

Необходимость в скоростных дорогах возникает тогда, когда размеры города в поперечнике начинают превышать 20—25 км, а количество легковых автомобилей достигает сотни на каждую тысячу жителей. При таких условиях уличная сеть перестает справляться с транспортными потоками, скорость движения снижается до 15—20 км/час.

Что же представляют собой городские скоростные дороги? Их рассчитывают на скорости не меньше 100 км/час. Практика показала, что дорожно-транспортных происшествий на них бывает в 2—3,5 раза меньше, чем на обычных дорогах. Это магистрали высшей технической категории, предназначенные для безостановочного движения потоков легковых и грузовых автомобилей с высокой скоростью. На них не допускаются все тихоходные транспортные средства, и они надежно изолированы от пешеходов. Связывая между собой городские районы, жилые массивы с промышленными районами, вокзалами, аэропортами, зонами массового отдыха, принимая на себя в часы «пик» до трех четвертей городского автомобильного потока, они ничего общего не имеют с традиционными улицами. Это настоящие дороги, без перекрестков. Их естественным продолжением за городом являются основные автомагистрали страны.

Быстро разрастаются вширь, становятся все более многолюдными и города нашей страны. Еще по данным переписи 1959 года в Советском Союзе имелось лишь три города с числом жителей больше миллиона, а теперь количество городов-миллионеров перевалило за десяток. Необходимость строительства скоростных трасс в крупнейших из них нетрудно предугадать уже сейчас. Особенно наглядно это видно на примере Москвы. Снижение скорости и нередкие заторы на главных магистралях столицы уже сегодня факт вполне очевидный. К тому же производство автомобилей стремительно растет, и через 10 лет их будет около 50 на тысячу жителей, а в последующие годы — еще в три-четыре раза больше. Поэтому Генеральным планом развития Москвы предусмотрено строительство городских скоростных дорог, уже ведется проектирование отдельных их участков.

Ничего поспешного в такой постановке задачи нет. Строительство скоростных дорог требует много времени и средств. В крупнейших американских городах — Лос-Анджелесе, Детройте, Филадельфии оно началось еще в предвоенные годы, но до сих пор не завершена их единая система ни в одном из этих городов. Огромные дополнительные расходы влечет за собой недальновидность градостроителей, если они своевременно не резервируют необходимые территории для скоростных дорог и развязок. Тогда приходится прокладывать автотрассы, реконструируя улицы в районах сложившейся застройки, во многом — в ущерб санитарным нормам и правилам. В том же Лос-Анджелесе за последние 11 лет на это израсходовано 570 миллионов долларов. А в Токио почти все 100 скоростных километров пришлось поднять над городом на эстакадах.

Между тем в близком соседстве с жильем располагать скоростные дороги нельзя. Нескончаемый поток машин на них создает недопустимую загазованность воздуха и шум, превышающий всякие санитарные нормы. Скоростные трассы полагается прокладывать в промышленно-складских и коммунальных зонах города, вдоль полос отвода железных дорог и технических зон инженерных коммуникаций. От жилой застройки их должны отделять разные уровни пролегания: насыпи и выемки, тоннели и эстакады, а на одном уровне — зеленые зоны. В Москве скоростные дороги в зоне жилой застройки прокладываются в полосе отвода шириной 200 метров, которая частично озеленяется.

Что же будут представлять собой скоростные дороги нашей столицы? Прежде всего, в отличие от крупнейших зарубежных городов они планируются



Вариант многоярусной транспортной развязки скоростной и Московской кольцевой дорог.

как единая система, увязанная с дорожно-уличной сетью города. Четыре автотрассы пересекут город в хордовых направлениях, примерно в 5 километрах от центра, образуя вокруг него прямоугольную сетку. Вместе с внутригородской кольцевой магистралью они будут органически сочетаться с существующими радиальными магистралями, проспектами, с радиально-кольцевой структурой города. За Московской кольцевой дорогой, которая будет усовершенствована и станет скоростной, они выйдут на основные автострады страны, ведущие в Ленинград, Ярославль, Горький, Куйбышев и Волгоград, Харьков, Киев, Минск, Ригу. Скоростные дороги будут восьмиполосные, с четырехрядным движением в каждом направлении и приподнятой над проезжей частью разделительной полосой. Пересекаться с улицами и между собой они будут только на разных уровнях. Чтобы с одной скоростной трассы можно было попасть на другую или выехать на городской проспект, предусматриваются транспортные развязки, в ряде случаев очень сложного типа. Расстояние между ними составит 1,5—2 километра. Тщательно рассчитанные в плане и профиле, с плавными кривыми большого радиуса, обеспечивающими высокие скорости, эти дороги позволят разгрузить центр от транзитных потоков автомобилей и в то же время обеспечат удобный доступ туда из любого района города.

Имеется и еще одно существенное отличие от зарубежной практики, которое определяет всю планировку скоростных дорог. Там была сделана ставка на автомобиль индивидуального пользования как на основное средство передвижения горожан. Это повлекло за собой отставание в развитии общественных видов пассажирского транспорта и чрезмерное переполнение городов легковыми машинами, которым для перевозки одного пассажира требуется слишком много места на проезжей части. При таких условиях, чтобы избежать заторов и чрезмерного снижения скорости движения, приходится бесконечно расширять городские магистрали, строить все новые скоростные трассы. В результате в крупнейших американских городах уже до 30—35 процентов городской площади занято лентами дорожного полотна, улитками развязок. Москве такое погребение под асфальтом не угрожает. По-прежнему основным средством передвижения горожан у нас останутся общественные виды транспорта: метрополитен, автобус, троллейбус, железная дорога, которые будут постоянно развиваться и совершенствоваться. Личный автомобиль так и не будет играть решающей роли. Поэтому намеченная для Москвы общая длина скоростных магистралей порядка 300 километров составит около 5 процентов протяженности городских улиц и вполне обеспечит транспортные потребности столицы.

Опыт проектирования и строительства московских скоростных дорог очень скоро понадобится другим крупнейшим городам нашей страны. В каждом из них скоростные дороги — неизбежное будущее.

Н. ВАСИЛЬЕВ,
главный инженер транспортной мастерской Научно-исследовательского и проектного института Генплана Москвы

ДЛЯ ТЕХ, КТО ОТПРАВЛЯЕТСЯ В ПУТЬ

Далеко ли забросит их ветер странствий или это двух-трехдневный поход, всюду автомобильные и мотоциклетные туристы стараются устроить свой быт так, чтобы чувствовать себя как дома. Еще несколько лет назад все было не так просто. Требовалась и изобретательность и изрядное мастерство, чтобы из куска брезента соорудить палатку, при помощи паяльной лампы и подставок приготовить в ведре обед. Но индустрия туризма развивается. Добротные промышленные изделия уверенно вытесняют кустарщину. С каждым годом таких товаров становится все больше. О некоторых из них мы расскажем сегодня.



Начать следует, пожалуй, с багажника, появившегося недавно на прилавках. Изящный, прочный, он регулируется по длине и ширине, а значит, годится для любого автомобиля. Эти качества сочетаются с малым весом и умеренной ценой (15 рублей).

Одобрения заслуживает инициатива тех предприятий, которые начали выпускать подголовники, нарядные оплетки на рули, чехлы на сиденья, шторы-жалюзи на заднее стекло. С удовольствием возьмет каждый автолюбитель новое панорамное зеркало (фото 1). Оно легко крепится, намного увеличивает обзор и не дает бликов. Цена его — 8 рублей.

Появились в продаже и декоративные накладки (фото 2) на колеса для «волг» и «москвичей» всех моделей. Опытные туристы знают, что они не только улучшают внешний вид автомобиля, но и предохраняют диски колес от повреждений, и поэтому с удовольствием берут их на вооружение. Тем более что это не так уж накладно: диск для «Волги» стоит 3 руб. 50 коп., для «Москвича-402», «407» и «403» — 2 руб. 50 коп. и только для «Москвича-412» — 8 рублей.

Итак, минимум удобств во время движения обеспечен. Но как хорошо после трех-четырех часов пути остановиться на минутку и выпить чашечку крепкого ароматного кофе! Усталость снимет как рукой. Но не везде вам встретится кафе или столовая. Выход есть. Для автолюбителей он совсем прост — достаточно купить специальную «автомобильную» кофеварку (фото 3). В комплект вместе с ней входят две чашечки и мерка. За 15 минут прямо на ходу можно приготовить 150 граммов напитка. Для этого достаточно наполнить кофеварку, засыпать меркой кофе, закрыть крышку и вставить ручку-штекер в гнездо «прикуривателя».

Для мототуристов этот способ непригоден. Но они могут приготовить кофе на привале и везти его в термосе. Кстати, советуем обратить внимание на появившиеся в продаже литровые термосы с широким горлом (фото 4). В них можно хранить не только чай или кофе, но и первое или второе блюдо.

Кто из автомобилистов не «хлебнул» бензина? При одном воспоминании к горлу подкатывает комок. Но теперь в магазинах появились удобные и простые в обращении насосы для перекачки бензина из одной емкости в другую. Их цена — 2 руб. 95 коп.

Приходит время отдыха, ночевки, и турист спешит в сторону от дороги — на лесную поляну или поближе к воде. Здесь ему служат другие изделия — палатки, спальные и кухонные принадлежности.

О палатках трудно сказать в двух словах, потому что их сейчас продается множество и самого разного назначения. Есть двух-, трех- и четырехместные, с тентом и без него, с полом и без пола, низкие и высокие, оранжевые, зеленые, голубые, одним словом — на любой вкус. Приходите — выбирайте. Стоят они от 40 до 140 рублей. Можно упомянуть и о специальной мини-раскладушке. Она стоит 9 рублей, то есть в два с лишним раза дешевле надувного матраца. Размеры в упакованном положении (в чехле): 70×20×5 см, в собранном виде — 180×60×25 см. Особенно оценят ее мототуристы, знающие толк в компактных вещах.

Что за ночевка без костра? Но не так просто развести его в степи. Тут нужно запасаться своей «печкой». Сейчас это не проблема. Для автотуристов выпускается множество плиток разных типов — газовых, бензиновых, спиртовых. Все они по-своему хороши, хотя предпочтение, на наш взгляд, следует отдать двухконфорной бензиновой плитке, выпускаемой запорожским автозаводом «Коммунар». Стоит она сравнительно недорого — 13 рублей, запаса бензина в бачке хватает на 2,5—3 часа горения, а двухлитровая кастрюля воды закипает за 10 минут. Для мотоциклистов самым подходящим остается бензиновый 8-рублевый туристский примус, наиболее компактный.

Коротки летние вечера. Не успеешь оглянуться — уже темно. А нужно еще под машину заглянуть — что-то постукивало сегодня. В таких условиях неоценимую помощь окажут вам очки-фонарь (фото 5). Подобный прибор, выпущенный впервые, видимо, завоюет признание автомототуристов. Две лампочки напряжением 2,5 в вполне удовлетворительно освещают рабочее место, не ослепляют, их свет всегда направлен именно туда, куда нужно. Для питания используются батареи типа «Марс» или КБС-Л-0,5. Стоят очки-фонарь 4 руб. 84 коп.

Наверное, можно было бы сказать еще о многом — о полиэтиленовой посуде, канистрах, ложках, фляжках, о козырьках к мотошлемам, но этих товаров много, и о них знают. А вот о наборах инструментов, о бытовом сварочном аппарате, о косметических средствах, о прицепах промышленного образца для автотуристов, пожалуй, следует поговорить более обстоятельно. Но это в другой раз.

Б. ДЕМЧЕНКО,
мастер спорта



Ежегодно армия автолюбителей призывает под свои знамена тысячи новых энтузиастов, и прежде всего им, впервые севшим за руль, мы адресуем эти простые правила обращения с автомобилем.

...Наконец позади все волнения и хлопоты, связанные с покупкой и оформлением. Новый автомобиль ждет вас. Водительское удостоверение еще хрустит и сверкает. Свидетельство на «право управления». А достаточно ли этого? Разве вы уже знаете, как сделать сумму «водитель плюс автомобиль» безопасной для окружающих, удобной и безотказной для себя самого? Надолго сохранить работоспособность агрегатов машины, быть уверенным, что в любое время они не подведут?

Считайте свой автомобиль живым существом. Автомобиль имеет свои потребности (они ясно изложены в заводской инструкции) и, как каждый организм, предел возможностей, превышать который опасно. Обращайтесь с ним словно с конем. Задавайте вовремя «овес, сено и воду», пользуйтесь «кнутом» лишь в исключительных случаях, а если он плохо себя чувствует, обратитесь к «врачу».

Итак, сегодня ваш первый выезд. С чего начать? Получив машину, прежде всего внимательно ознакомьтесь с инструкцией завода. Эта маленькая книжечка — верная постоянная опора для начинающего автомобилиста. Но даже самая подробная инструкция определяет лишь главное в ваших отношениях с автомобилем. Поэтому мы специально для новичков предлагаем советы на каждый день. В целом это что-то вроде начальной школы в вашем автомобильном образовании.

Сегодня поговорим о том, что нужно делать перед выездом.

1. Осмотр и проверка. Они должны войти в привычку, как чистка зубов и умывание. Что проверить сначала? Уровень масла в двигателе и охлаждающей жидкости.

2. Если ваш автомобиль хранится в гараже, не забудьте перед пуском двигателя открыть настежь двери бокса. Выхлопной газ очень ядовит и коварен, и неосторожные водители иногда замечают повышение концентрации его, только сильно угорев.

3. Прежде чем пустить двигатель, убедитесь, что рычаг переключения находится в нейтральном положении. Включая стартер, выжмите сцепление. Это разгрузит стартер, облегчит ему работу. Особо важна такая «хитрость» зимой, при пуске двигателя в мороз.

4. Если карбюратор вашей машины (например, «Жигули») снабжен специальным пусковым устройством, не держите его включенным больше времени, чем нужно. Это же относится к управлению воздушной заслонкой карбюраторов других автомобилей.

5. Пока холодный двигатель не заработал, не нажимайте на педаль газа.

6. Не бойтесь, что холодный пуск двигателя зимой повлечет повышенный его износ. Последние исследования показали, что при использовании соответствующих, то есть рекомендованных в инструкции, масел и бензинов он не превышает нормы.

7. Наиболее вероятные причины неудачного или затрудненного пуска двигателя при низких температурах: полуразряженная батарея аккумуляторов, слишком вязкое масло, несоответствие регулировки системы питания условиям эксплуатации, плохой контакт «массового» провода, плохая компрессия. Причины ясны? Принимайте меры.

8. Если две-три 5-секундные попытки пуска стартером не принесли результата, дайте аккумулятору «отдохнуть» несколько минут и повторите их. Если и после этого мотор не заработает, не терзайте стартер, а ищите причину «упрямства». Как? Зимой — пользуясь советом № 7, летом же — советом № 10.

9. Заводя машину в жаркую погоду или при горячем двигателе, не нужно включать пусковое устройство «Жигулей» или закрывать воздушную заслонку «Волги», «Москвича», «Запорожца».

10. Когда двигатель перегрет и заводится неохотно, медленно нажмите до конца педаль акселератора и одновременно включите стартер.

11. Некоторое время после запуска дайте мотору поработать вхолостую, на средних оборотах. Ведь и вы, проснувшись утром, не вмиг «приходите в себя».

12. Уделите внимание и шинам — осмотрите их. Если они вызывают подозрение, не поленитесь достать манометр, проверить давление и при необходимости довести его до нормы.

13. Осмотрите всю машину, проверьте исправность фар, подфарников, указателей поворота, габаритных фонарей и «стоп-сигналов», освещение номера.

14. Пора трогаться? Нет. Убедитесь, не стоит ли автомобиль на ручном тормозе. Не надейтесь, что на тормозе не тронешься. Отлично тронешься и причинишь ущерб регулировке тормозов.

15. На стоянке и в гараже лучше вообще не ставить машину на ручной тормоз. Достаточно включить одну из низших передач или задний ход. Оставьте стояночный тормоз для уклонов.

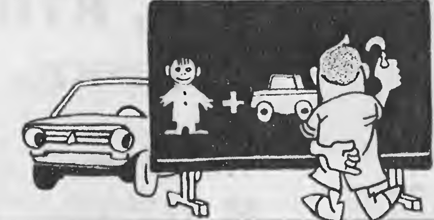
16. Выезжая, бросьте взгляд на приборы. Всегда полезно знать, сколько бензина у вас в баке. Своевременная заправка избавит от раздумий и гаданья: «хватит-не хватит».

17. Нежелательно, особенно зимой, «вырабатывать» бак до предела. Внизу может скопиться грязь и вода, и одна капелька такого «коктейля», попав в систему и не вовремя замерзнув на клапане бензонасоса или в трубке бензопровода, заставит вас испытать несколько неприятных минут, а может быть и часов.

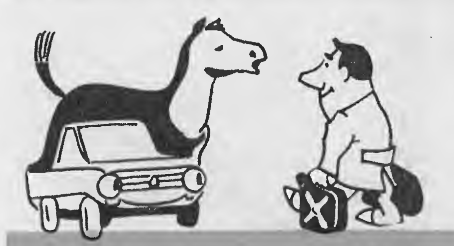
18. В первые минуты движения избегайте высоких оборотов коленчатого вала, если мотор недостаточно прогрет. В этот период двигайтесь на низших передачах и не требуйте от автомобиля его обычной динамики разгона.

19. Давление масла — основной показатель исправности двигателя. Его нужно контролировать постоянно. Если давление в системе колеблется в пределах от 5 (на холодном двигателе) до 2—2,5 кг/см^2 (на прогретом) при средних оборотах — смазка идет нормально.

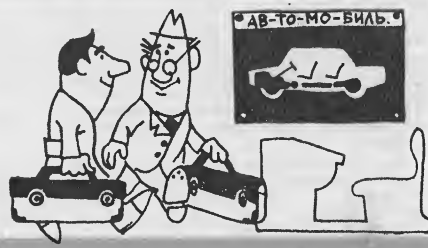
20. Контрольная лампочка аварийного падения давления (на «Жигулях») может поднять тревогу и при исправной системе смазки. Сопоставляйте ее сигнал с температурой двигателя и оборотами холостого хода. Если температура высока, а обороты малы — давление на холостом ходу может упасть до 0,5 кг/см^2, и лампа вспыхнет, когда нет оснований для тревоги.



Разве вы уже знаете, как сделать сумму «водитель плюс автомобиль» безопасной для окружающих, удобной и безотказной для себя самого?



Обращайтесь с ним словно с конем. Задавайте вовремя «овес, сено и воду»...



...для новичков предлагаем советы на каждый день... что-то вроде начальной школы в вашем автомобильном образовании.



Выхлопной газ очень ядовит и коварен.



Зимой пользуйтесь советом № 7, летом же следуйте совету № 10.



ЧЕХЛЫ ДЛЯ СИДЕНИЙ «ЗАПОРОЖЦЕВ»

Очередной комплект выкроек для чехлов на сиденья предназначается владельцам «запорожцев». Здесь две группы выкроек — для 965-й и 966-й моделей.

Выкройки, которые мы предлагаем вашему вниманию, разработаны и применяются закройщиками специализированных ателье Московского городского управления бытового обслуживания.

Прежде всего о тканях. Мы уже советовали раньше выбрать лен. Он красив и прочен, легко стирается и долго сохраняет нарядный вид. Если вы предпочитаете более плотный материал, возьмите корд, «мебельную» или гобелен. Для чехлов на сиденья «Запорожца» независимо от модели требуется 7,5 м² ткани.

Чтобы упростить расчет, в таблице 1 показано, сколько нужно купить материала в зависимости от его ширины.

Перед тем как кроить, обязательно сделайте бумажные выкройки в натуральную величину и примерьте их по сиденьям. Это очень облегчит «сборку» и избавит от возможных ошибок.

О том, сколько деталей входит в каждый комплект, можно заключить по таблице 2.

Все размеры на чертеже указаны в сантиметрах, как принято в портняжном деле. Штрих-пунктирной линией обозначены места перегиба.

Не забудьте, что при кройке надо сделать припуск на шов. В зависимости от толщины ткани он может быть от 1 до 1,5 см. Чем тоньше материал, тем меньше припуск.

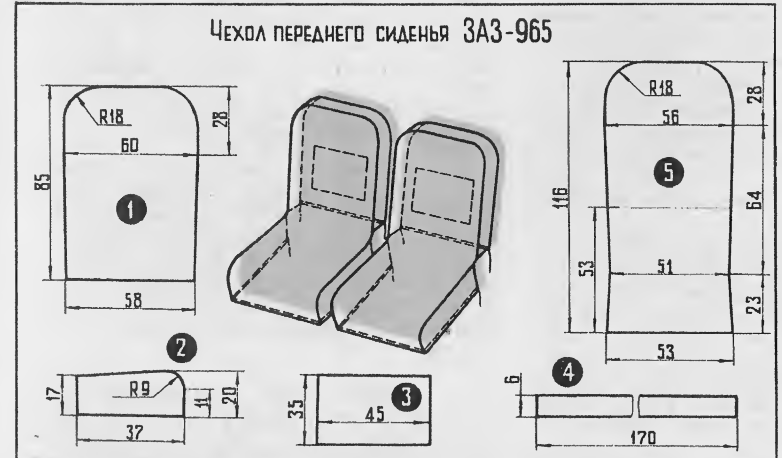
Советуем переднюю и основную детали чехла для подушки сшивать начиная от середины к краям. Так удобнее. Надежнее и красивее будет бельевой шов. Карманы нужно пришить к задней детали спинки прежде, чем сшивать ее с другими. Передняя и боковая части деталей подушки пришиваются к основной детали «по косой нитке». Когда все детали чехла сшиты, подшейте края для продергивания шнура (двойной пунктир на рисунке).

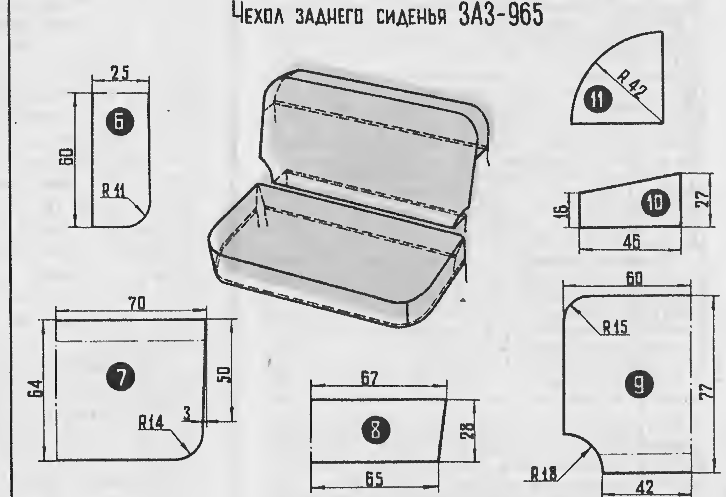
Таблица 2

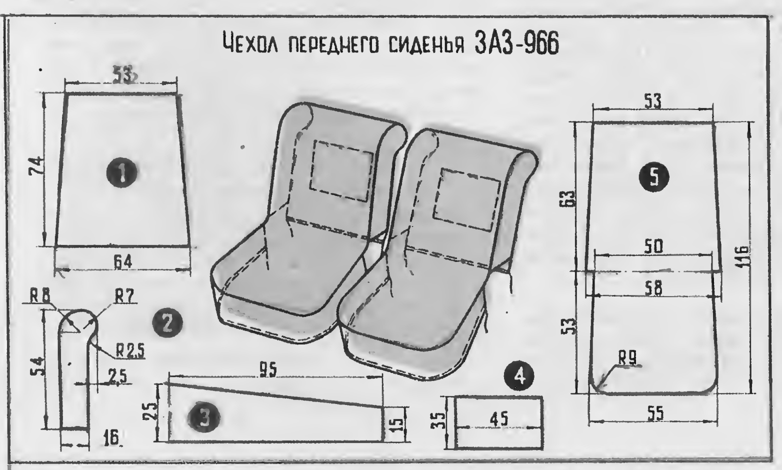
№ детали	Деталь	Количество деталей в комплекте
	Чехол переднего сиденья ЗАЗ-965	
1.	Задняя деталь спинки	2
2.	Боковая деталь подушки	2 левые 2 правые
3.	Карман	2
4.	Верхняя деталь спинки	2
5.	Основная деталь сиденья	2
	Чехол заднего сиденья ЗАЗ-965	
6.	Верхняя деталь спинки	1
7.	Основная деталь подушки	1
8.	Передняя деталь подушки	1
9.	Основная деталь спинки	1
10.	Боковая деталь подушки	1 левая 1 правая
11.	Подлокотник	1 левый 1 правый
	Чехол переднего сиденья ЗАЗ-966	
1.	Задняя деталь спинки	2
2.	Боковая деталь спинки	2 левые 2 правые
3.	Передняя деталь подушки	2
4.	Карман	2
5.	Основная деталь сиденья	2
	Чехол заднего сиденья ЗАЗ-966	
6.	Подлокотник	1 левый 1 правый
7.	Основная деталь спинки	1
8.	Передняя деталь подушки	1
9.	Боковая деталь подушки	1 левая 1 правая
10.	Основная деталь подушки	1
11.	Боковая деталь спинки	1 левая 1 правая

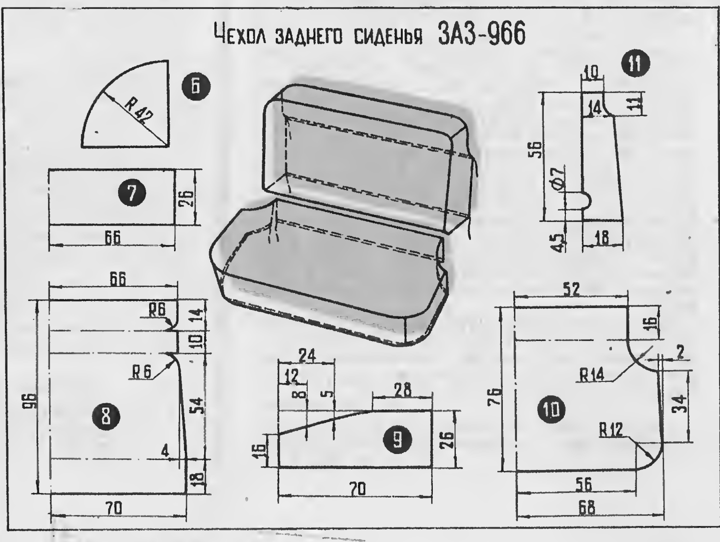
Таблица 1

Ширина, см	160	150	140	130	120	90	80	70
Расход, м	4,7	5,0	5,5	6,0	6,5	8,3	9,3	11,0











КАК ГОТОВИТЬ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

С увеличением выпуска легковых автомобилей заметно возрос поток желающих получить права шофера-любителя. Долг первичных организаций ДОСААФ помочь этим людям.

Одна из форм подготовки автолюбителей — курсы. Они могут быть открыты при любой первичной организации Общества с разрешения райкома (обкома) ДОСААФ. Для начала необходимо, чтобы первичная организация имела в своем распоряжении не менее двух (легковых или грузовых) автомобилей с двойным управлением, класс для занятий на 30 человек. В классе должны быть представлены узлы и агрегаты автомобиля изучаемой модели, желательно в разрезе, комплекты плакатов по устройству машины, пособия и плакаты по изучению правил движения. Программу подготовки можно получить в вышестоящей организации ДОСААФ.

Преподавать устройство автомобиля на курсах допускаются лица с высшим или средним образованием по автомобильной специальности. Правила движения могут преподавать инженерно-технические работники, имеющие удостоверение на право управления автомобилем, а также лица, получившие ранее соответствующее удостоверение ГАИ. Практическое вождение имеют право преподавать лишь те водители, кто имеет свидетельство об окончании курсов по методике обучения вождению.

Уточнив все возможности для подготовки автолюбителей, следует приступить непосредственно к организации курсов. Вначале открывается счет в сберкассе на имя председателя или ответственного за курсы члена комитета первичной организации ДОСААФ. Затем проводят набор слушателей, разъясняют им условия приема, часы занятий и т. д.

Каждый желающий заниматься на курсах должен представить заявление, медицинскую справку, корешок почтового перевода на плату за обучение, две фотокарточки 3×4.

Занятия можно начинать только после регистрации группы в учебном отделе автомотоклуба. Если такового нет — в Государственной автоинспекции. Для регистрации нужны форменное заявление с решением райкома ДОСААФ и список обучаемых, смета, трудовое соглашение с инструкторами и преподавателями, документ об оплате за регистрацию группы.

В процессе работы курсов надо своевременно и аккуратно вести учебный журнал, составлять расписание занятий, четко заполнять ездовые карточки и путевые листы — документы, без которых комиссия не допустит автолюбителя к экзаменам.

Окончившие курсы автолюбителей сдают экзамены по устройству автомобиля, зачеты по правилам движения и получают свидетельства. После этого группу оформляют на экзамены ГАИ. Делает это представитель первичной организации не менее чем за три дня. При этом он представляет следующие документы: классный журнал, экзаменационный протокол с указанием номеров свидетельств и количества часов практического вождения автомобиля, личные карточки водителей с приложением (два фото, медицинская справка, квитанция банка об оплате за экзамен в ГАИ и свидетельство об окончании курсов на каждого).

При организации курсов автолюбителей или мотоциклистов, как подсказывает практика, надо шире привлекать актив, умело использовать материальную базу спортивно-технических клубов.

В. ЛОБАСТОВ,
заведующий методическим кабинетом Московского городского автомотоклуба ДОСААФ

Каждый год десятки тысяч новичков становятся владельцами легких мотоциклов М-105. С первых же дней у них возникают вопросы, связанные с эксплуатацией. Но еще больше всяких «почему» и «отчего», когда мотоцикл начинает стареть. На вопросы, встречающиеся наиболее часто, отвечает начальник бюро двигателей Минского мотоциклетного и велосипедного завода Ю. В. Урусов.

ТЕМ, КТО ЕЗДИТ НА М-105

Почему мотоцикл не развивает максимальную скорость, указанную в технических условиях? Чем это объяснить?

Основные причины снижения скорости одинаковы для всех мотоциклов с двухтактным двигателем. Это отложение нагара в выпускной системе и неподходящее калильное число свечи, неправильная установка зажигания и регулировка карбюратора, чрезмерное натяжение цепи и недостаточное давление в шинах, неплотное соединение половин картера или карбюратора с цилиндром. Кроме того, на М-105 нужно контролировать зазор между грибком и крышкой воздушного фильтра — он должен быть в пределах 7—8 мм.

Для очистки выпускной системы снимают цилиндр двигателя, трубу и глушитель. Нагар из каналов цилиндра удаляют скребками, из трубы — металлическим ершом. Глушитель и его решетку обычно прожигают.

Признаками негерметичности кривошипной камеры служат потеки масла на стыке половин картера, разжижение и увеличение объема масла в коробке передач. В первом случае необходимо разобрать двигатель и заменить прокладку, смазав ее бакелитовым лаком или нитрокраской, во втором — заменить сальник на левой цапфе коленчатого вала.

Карбюратор перед регулировкой очищают от грязи и промывают ацетоном, чтобы удалить из топливных каналов смолистые отложения. Нужное качество смеси подбирают перестановкой иглы. Испытания проводят на шоссе, проезжая 1,5—2 км на максимальной скорости. При нормальном составе смеси юбка изолятора свечи имеет светло-коричневый цвет.

Наиболее подходящую величину опережения зажигания выбирают в пределах 3,4—3,9 мм до верхней мертвой точки поршня. Максимальный зазор между контактами должен быть 0,35—0,40 мм.

Если калильное число свечи ниже, чем требуется, то после пробега 2—3 км скорость мотоцикла снижается, а после остывания двигателя — снова увеличивается. В этом случае свечу надо сменить. Дело в том, что калильное число многих свечей, имеющих одинаковое обозначение, значительно различается.

Почему скорость мотоцикла периодически (через одну-полторы минуты) то увеличивается, то падает?

Причина — неравномерная подача топлива. Нарушения возникают при засорении дренажных отверстий в пробке бензобака или поплавковой камере карбюратора, а также засорении топливных каналов на пути от бака к карбюратору.

При резком увеличении «газа» двигатель останавливается. Как этого избежать?

Причина — в неправильной регулировке карбюратора — он не обеспечивает минимально устойчивых оборотов холостого хода. Как правильно провести регулировку, подробно рассказывает инструкция.

После какого пробега надо менять компрессионные кольца?

Срок службы колец зависит от условий эксплуатации мотоцикла. Если соблюдать правила ухода за воздушным фильтром, то даже при езде по пыльным дорогам заменять кольца можно после пробега 10—12 тысяч километров. К этому времени зазор в замке колец (вследствие износа) достигает 2 мм, а это предел для двигателя М-105. При большем зазоре резко уменьшается его мощность.

Какие бензин и масло можно применять вместо рекомендованных в инструкции?

Мотоцикл М-105, кроме бензина А-72, хорошо работает на бензине А-76. Как исключение, можно использовать А-66, но в этом случае во избежание детонации следует заменить прокладку под головкой цилиндра самодельной — толщиной 1,5 мм. Разумеется, мощность двигателя при этом несколько снизится. Вместо автола стоит применять более высококачественные масла — авиационные и дизельные — в тех же пропорциях. Наиболее популярно у мотоциклистов авиационное масло МС-20.

Можно ли карбюратор К-36М заменить другим, например К-36?

Карбюраторы типа К-36 с разными индексами различаются диаметром диффузора и пропускной способностью жиклеров, поэтому замена их приводит к перерасходу топлива, ухудшению работы двигателя, а иногда даже к выходу его из строя.

Отчего может отсутствовать искра в свече зажигания?

Чаще всего из-за обрыва красного провода, идущего от генератора к катушке зажигания, плохого контакта провода высокого напряжения с катушкой или наконечником, неисправности наконечника и, наконец, при отсутствии зазора между контактами прерывателя.

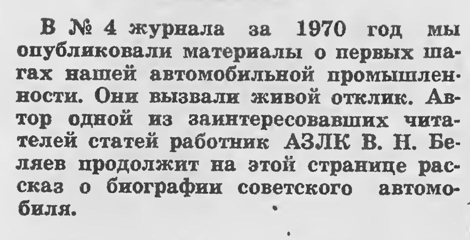
Какие детали двигателей М-104 и М-105 взаимозаменяемы?

Полностью взаимозаменяемы на этих двигателях поршень с пальцем и кольцами, правый сальник (без корпуса) коленчатого вала, ведущие и ведомые диски сцепления, педали переключения передач и кик-стартера, декомпрессор.

Ю. УРУСОВ, инженер

г. Минск

ВСТРЕЧА С ВЕТЕРАНОМ

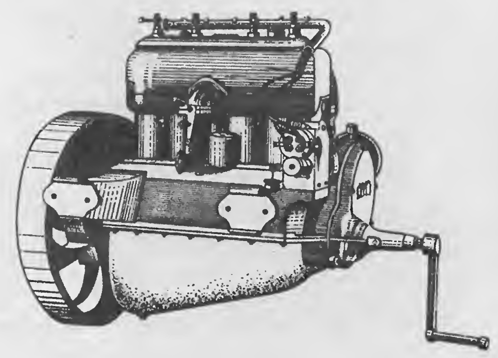


В № 4 журнала за 1970 год мы опубликовали материалы о первых шагах нашей автомобильной промышленности. Они вызвали живой отклик. Автор одной из заинтересовавших читателей статей работник АЗЛК В. Н. Беляев продолжит на этой странице рассказ о биографии советского автомобиля.

Грузовики АМО-Ф-15 были те самые десять автомобилей, которые прошли 7 ноября 1924 года во главе колонны демонстрантов по Красной площади. Параду предшествовали трудные будни.

Завод АМО приобретал первый опыт, ремонтируя трехтонки «Уайт». Однако их конструкция к тому времени оказалась уже устаревшей. Машина была тихоходна — развивала всего 38 км/час и с полной нагрузкой весила более 7 тонн. Сплошные резиновые шины, цепная главная передача не имели будущего. Поэтому, когда встал вопрос об организации собственного производства автомобилей, выбрана была машина типа ФИАТ-15 грузоподъемностью 1,5 тонны, конструктивно современная. На этом автомобиле стоял четырехцилиндровый двигатель мощностью 35 л. с. при 1400 об/мин. Максимальная скорость достигала 50 км/час. В отличие от «Уайта» машина имела колеса с пневматическими шинами и карданную передачу. Кроме того, легкие полуторатонные автомобили больше соответствовали тогда нуждам народного хозяйства и состоянию дорог. Наконец, завод АМО первоначально (с момента начала его постройки в 1916 г.) был рассчитан на выпуск как раз ФИАТов-15. Все вместе это и предопределило появление АМО-Ф-15.

Вот он перед нами, АМО-Ф-15 из заводского музея ЗИЛа. Небольшой грузовичок, всего на полметра длиннее «Победы» и такой же, как она, ширины, а высотой (по крыше кабины), как... МАЗ-200. Справа в кабине на невероятной высоте водитель, перед ним — деревянное рулевое колесо, внутри которого на зубчатых секторах — рычаги ручного газа и опережения зажигания. Ни центробежного регулятора опережения, ни вакуум-корректора тогда еще не было — их обязанности лежали на водителе, который руководствовался лишь своим слухом и интуицией. Кабина не имела бокового остекления. Сесть в нее можно было через единственную левую дверцу, а с правой стороны громоздились рычаги ручного тормоза и переключения передач. «Скоростей», как их тогда называли, было четыре, и для их включения требовались немалая ловкость и сила. Педали сцепления и ножного тормоза тоже были рассчитаны на дюжего человека. Ножной тормоз — с приводом на карданный вал, и прибегали к нему лишь в экстренных случаях. Обычно же пользовались ручным, который действовал только на задние колеса.



Двигатель.



Заводили двигатель у АМО-Ф-15 рукояткой — на машинах первых выпусков стартера не было.

Многодисковая муфта сцепления (56 дисков) работала в масле, включалась нечетко, поэтому езда на АМО-Ф-15 всегда сопровождалась своеобразным «рычанием» шестерен в коробке передач.

Двигатель находился под глухим капотом с двумя съемными боковинами, снизу его закрывал поддон. Под капотом непривычная картина: совершенно гладкий и голый блок цилиндров, отлитый вместе с головкой. Ни впускных, ни выпускных труб не видно — они отлиты внутри блока в водяной рубашке. Лишь справа, прямо к блоку прикреплен карбюратор, да сзади подходит приемная труба глушителя. Сверху на блоке кроме свечей видны четыре компрессионных краника. Старые шоферы хорошо их помнят — краники были неотъемлемой принадлежностью почти всех автомобилей. Если на работающем двигателе открывали один краник, из него с легкими выстрелами и свистом вырывалось синеватое пламя. Это означало, что цилиндр работает нормально и карбюратор отрегулирован правильно. Если помещали в пламя замасленную свечу — через полминуты она становилась совершенно чистой. Открывая и закрывая краники на работающем двигателе, можно было легко определить состояние цилиндров. Наконец, зимой для облегчения пуска холодного двигателя через эти краники в цилиндры заливали бензин, так как воздушной заслонки в карбюраторе не было.

Ну, и еще одна неожиданность. За радиатором нет вентилятора. Не беспокойтесь, двигатель не перегревался, вентилятор был, и очень мощный... — маховик двигателя, огромное колесо диаметром 60 см с восемью спиральными спицами-лопастями. Благодаря плотному капоту без щелей и поддону под двигателем воздух мог попасть к маховику-вентилятору только из подкапотного пространства, пройдя предварительно через радиатор.

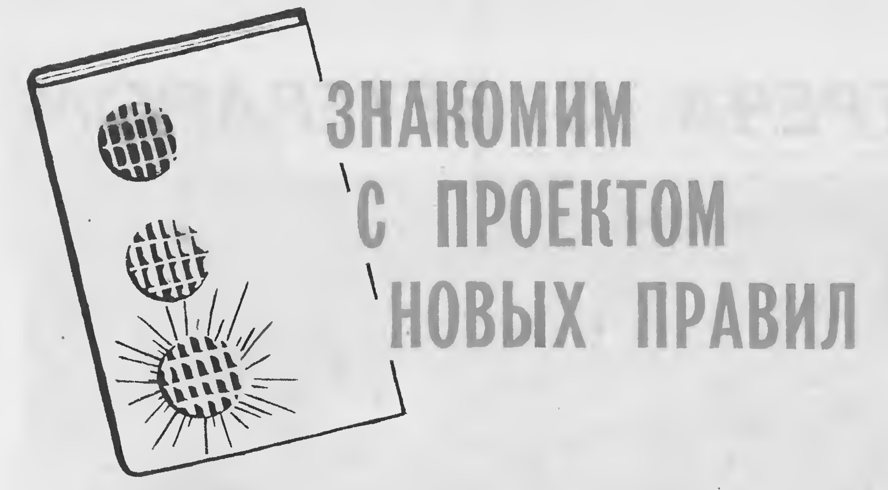
Двигатель заводился несъемной пусковой рукояткой, установленной в приливе крышки распределительных шестерен. Зажигание — от магнето. Стартер и полное, по нынешним понятиям, электрооборудование появились лишь в 1930 году.

Довольно оригинально смазывались детали шасси. На рессорных пальцах, рулевых тягах были установлены масленки с крышками на резьбе. Каждый раз перед выездом водитель должен был подвертывать их. Наконец, роль нынешних фар выполняли ацетиленовые фонари.

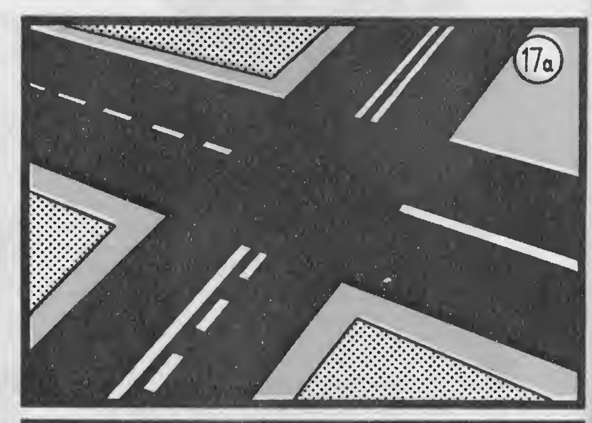
А теперь простимся с ветераном и вспомним о его собратьях. Начав в 1924 году постройку грузовиков АМО-Ф-15, Московский завод АМО через год сделал на их шасси партию санитарных машин. На следующий год было выпущено некоторое количество 14-местных автобусов и открытых штабных автомобилей. Наконец, в 1927 году увидела свет пожарная машина. Одно время на шасси первого АМО строили даже броневики (БА-27).

Производство автомобилей АМО-Ф-15 продолжалось до 1930 года, когда их сменили более совершенные модели. За шесть лет было изготовлено 6084 машины.

В. БЕЛЯЕВ



ЗНАКОМИМ С ПРОЕКТОМ НОВЫХ ПРАВИЛ



РАЗДЕЛ V
ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ

РАЗМЕТКА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Статья 16. К разметке относятся линии и надписи на проезжей части, организующие движение транспортных средств и пешеходов. Разметка выполняется материалами белого цвета, кроме обозначения зоны стоянки транспортных средств и остановки маршрутного транспорта общего пользования, для чего используются материалы желтого цвета.

А. ПРОДОЛЬНАЯ РАЗМЕТКА

Статья 17. Пересекать сплошные линии продольной разметки или проезжать по ним запрещается. Прерывистые линии разрешается пересекать.

Если рядом нанесены две линии, из которых одна сплошная, а другая прерывистая, то пересекать их можно только со стороны прерывистой. Такую разметку, нанесенную на оси проезжей части, можно пересекать со стороны прерывистой линии только при обгоне, объезде и развороте.

Продольная разметка применяется для следующих целей:

а) для разделения встречных потоков транспортных средств (осевая линия);

б) для выделения полос движения транспортных средств в данном направлении (разделительные линии);

в) для обозначения края проезжей части (краевая линия).

Б. ПОПЕРЕЧНАЯ РАЗМЕТКА

Статья 18. Пересекать поперечную разметку разрешается в соответствии с требованиями настоящих Правил. Поперечная разметка применяется для следующих целей:

а) для указания на полосе движения места остановки транспортных средств при запрещающем сигнале светофора или регулировщика, у знака 2.15 «Проезд без остановки запрещен» и перед обозначенной остановкой маршрутного транспортного средства общего пользования во время посадки и высадки пассажиров (линия «Стоп»). Перед линией может быть сделана соответствующая надпись;

б) для указания границ участка, на котором пешеходам разрешается пересекать проезжую часть (пешеходный переход). Обозначается широкими параллельными линиями («зебра»), прерывистыми линиями, кнопками (шашками).



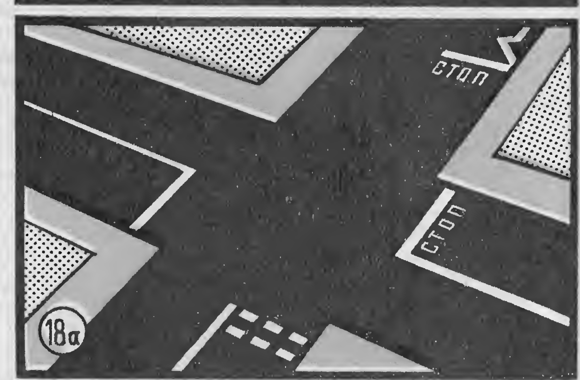
В. РАЗМЕТКА ОСТРОВКОВ

Статья 19. Участки проезжей части, ограниченные сплошными линиями, запрещается использовать для движения транспортных средств. Размечаются следующие островки:

а) для обозначения места остановки пешеходов, переходящих проезжую часть по пешеходному переходу (островок безопасности);

б) для обозначения площадки для пассажиров маршрутного транспорта общего пользования (посадочная площадка);

в) для обозначения места, исключенного из проезжей части (разделительные и направляющие островки). Островки могут быть дополнительно размечены параллельными линиями.



Г. РАЗМЕТКА ЗОН ОСТАНОВКИ И СТОЯНКИ

Статья 20. Движение, остановка и стоянка в пределах обозначенных зон осуществляются в соответствии с требованиями настоящих Правил.

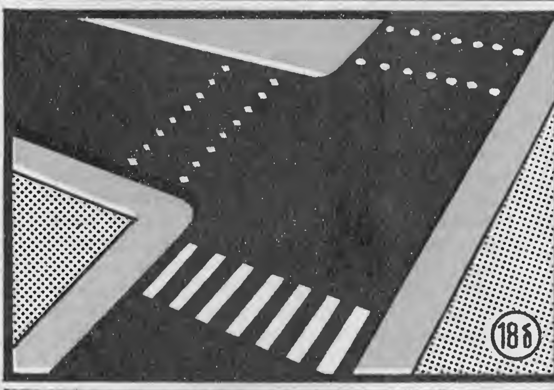
Применяется следующая разметка:

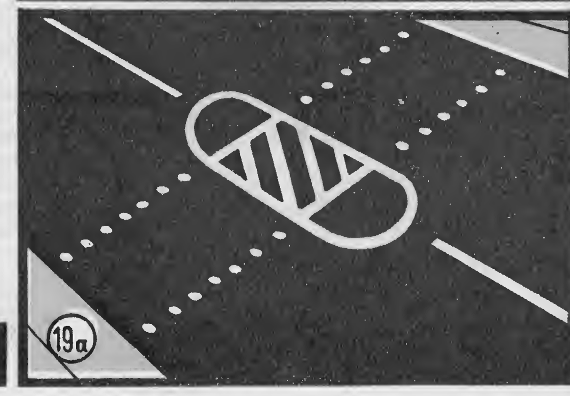
а) для обозначения границ площадки, специально выделенной для стоянки транспортных средств;

б) для указания зоны остановки только транспортных средств общего пользования. Эта зона обозначается:

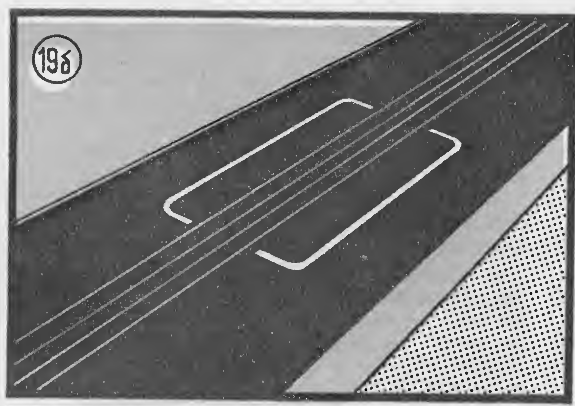
сплошной линией, нанесенной на бортовом камне или на краю проезжей части. Начало и конец линии могут иметь выступы;

зигзагообразной линией с надписью, указывающей вид транспорта.

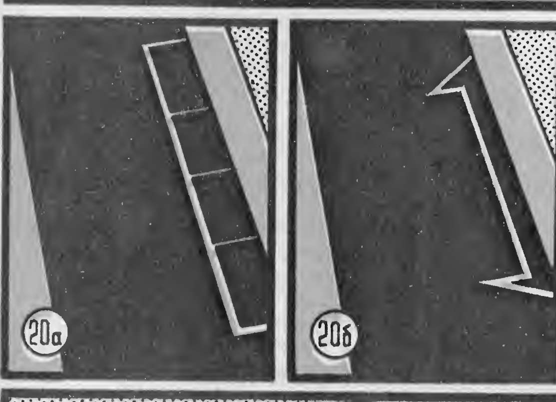


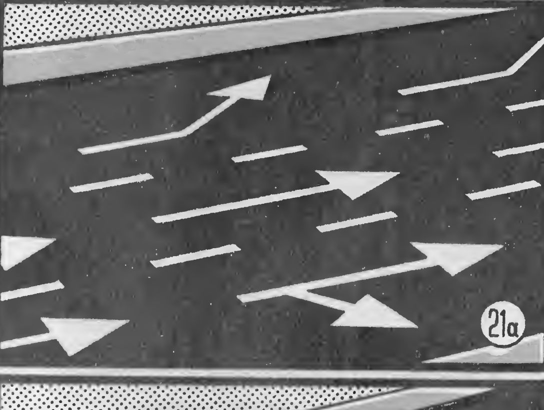


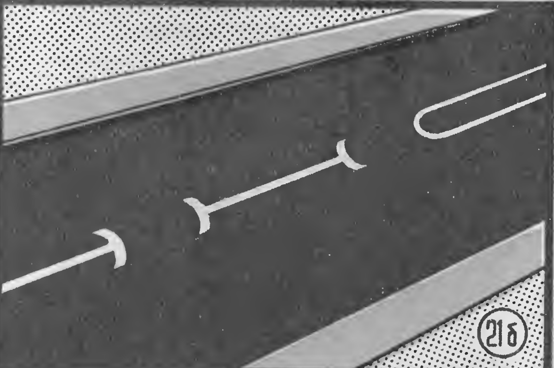
Первая часть раздела V («Дорожные знаки») опубликована в предыдущем номере журнала.











Д. РАЗМЕТКА НАПРАВЛЕНИЙ ДВИЖЕНИЯ

Статья 21. Для указания разрешенных направлений движения применяется следующая разметка:

а) в виде стрел, обозначающих разрешенные направления дальнейшего движения из данного ряда;

б) в виде изогнутых линий, указывающих путь движения при повороте на перекрестке или место и направление поворота либо разворота в разрывах сплошной линии (линий) продольной разметки.

Комментарий

Весь этот раздел Правил изложен, как видите, по-новому. Отказавшись от перечисления названий, в запоминании которых и нет особой необходимости, проект Правил определяет самое главное — внешний вид линий разметки, для каких целей они применяются и что означают для водителя, где бы ни наносились.

А. ПРОДОЛЬНАЯ РАЗМЕТКА

К статье 17. Продольная разметка состоит из сплошных и прерывистых линий и может встретиться водителям при разделении встречных потоков транспорта, обозначении полос для движения в одном направлении, а также края проезжей части дорог. Сплошные линии, где бы они ни были нанесены, пересекать (или заезжать на них) нельзя, прерывистые можно.

Б. ПОПЕРЕЧНАЯ РАЗМЕТКА

К статье 18. Любую поперечную разметку в виде как прерывистых, так и сплошных линий пересекать можно, но в соответствии с требованиями Правил. Скажем, стоп-линию перед регулируемыми перекрестками — только при сигнале светофора или регулировщика, разрешающем движение, а стоп-линию, нанесенную перед остановкой маршрутного транспорта, — только после посадки и высадки пассажиров.

Пешеходам поперечная разметка указывает границы участка, на котором им разрешено пересекать проезжую часть. Водители перед такой разметкой могут и не останавливаться, но обязаны принять все меры к тому, чтобы не подвергать опасности пешеходов.

В. РАЗМЕТКА ОСТРОВКОВ

К статье 19. Участки проезжей части, на которые всем транспортным средствам заезжать нельзя, ограничиваются замкнутыми сплошными линиями разметки. Они отводятся пешеходам, ожидающим возможности перейти дорогу, пассажирам маршрутного транспорта или просто направляют транспортный поток в нужное русло. Такие участки могут быть заштрихованы внутри параллельными белыми линиями.

Г. РАЗМЕТКА ЗОН ОСТАНОВКИ И СТОЯНКИ

К статье 20. Эта разметка обеспечивает экономное использование площади, отведенной под стоянку транспортных средств, особенно на городских улицах, и более четко информирует водителей о зонах остановок маршрутного транспорта и стоянок такси. В последнем случае сплошные линии могут наноситься не только на проезжей части, но и на бортовом камне.

Д. РАЗМЕТКА НАПРАВЛЕНИЙ ДВИЖЕНИЯ

К статье 21. Эта разметка в виде стрел и изогнутых линий может наноситься не только перед перекрестком или на нем самом, но и в других местах, в частности для того, чтобы подтвердить направление движения по той или иной полосе на проезжей части. Она дополняет в ряде случаев продольную разметку.

На дорогах всего света

АНГЛИЯ

Одна из электронных фирм предлагает новый тип автомобильного руля, который позволяет водителю выполнять разные операции, не отрывая рук от рулевого колеса. Включатели стеклоочистителей, указателей поворота, фар и отопителя помещены на нем в виде специально обозначенных кнопок.

* * *

Фирма «Электроник Энжениэринг» разработала конструкцию миниатюрного переносного радиолокатора для измерения скорости транспортных средств. Радар определяет скорость от 0 до 160 км/час вне зависимости от того, движется ли автомобиль по прямой или по криволинейному участку пути. Он свободно умещается на ладони и питается от обычной 12-вольтовой батареи. Радиус действия аппарата составляет несколько десятков метров.

ФРГ

Здесь разработана система, предупреждающая водителя о ледяной корке на дороге. Сигнал исходит от рефлекторов, установленных на обочине дороги, которые при изменении температуры меняют цвет. Если температура выше нуля, рефлекторы светятся зеленым цветом, если она опускается к нулю, цвет меняется вначале на желтый, затем на оранжевый и, наконец, когда начинается обледенение дороги, — на красный.

Рефлекторы изготовлены из пластмасс и не требуют никаких источников энергии.

ЯПОНИЯ

Катастрофически увеличивается число нарушений правил движения. Бдительное око полицейских уже не в состоянии контролировать всех водителей. Поэтому на автострадах появились пластмассовые фигуры полицейских, которые издали невозможно отличить от живых. Узревши униформу, водители непроизвольно сбавляют скорость.

С УЛЫБКОЙ



Из зала суда

К исходу суток...

Перед нами характеристика, выданная автобазой № 18 Мосторгтранса шоферу первого класса Лужецкому В. С. Мелькают слова «ударник, чуткий, отзывчивый, нарушений не имеет...» Казалось бы, все в порядке — и человек хороший и работник образцовый. Но существует одно немаловажное обстоятельство — с характеристикой этой мы познакомились в народном суде Тушинского района Москвы.

...Поздний час теплого майского вечера. В ярком свете фонарей — широкая лента Волоколамского шоссе. Ни одной машины. Лишь две женщины, не торопясь, идут к остановке «Сходненский тупик». Идут где положено — по тротуару. Разговаривают о своих делах. У каждой заботы — у одной дети подрастают, у другой... Но еще несколько секунд, и для них навсегда остановится время. Еще несколько секунд, и останется навечно одной — сорок, а второй — сорок пять. Применительно к ним будут употребляться только специальные слова — потерпевшие, опознание, морг, следствие.

Тяжелый молоковоз, которым управляет шофер с почти тридцатилетним стажем, неумолимо нагоняет идущих. Хотя неверно это, водитель не управляет. Он спит. Да, да, квалифицированный, чуткий шофер смотрит сны, сидя за рулем мощного грузовика.

Остальное с предельной ясностью записано в судебном деле. «Подсудимый 5 мая 1970 года в 23.30, управляя технически исправной машиной ЗИЛ-130 и следуя по Волоколамскому шоссе, у дома № 104 заснул за рулем, выехал на правую обочину и сбил двух пешеходов — Кондратьеву и Карасеву, отчего они скончались».

Итак, народный суд рассматривает дело водителя Лужецкого, дело, которого могло и не быть, если бы водитель...

— В этот день я проснулся в пять утра, а в семь часов уже выехал в рейс за молоком, в город Талдом. Затем я вернулся. После этого я выехал во второй рейс, в город Середа Волоколамского района и потом вернулся в Москву. Проснулся оттого, что почувствовал сильный удар, — дает показания водитель.

И очень почему-то напирает подсудимый на тот факт, что он спал, что наезд совершил «во сне», будто это обстоятельство может смягчить его вину.

— Как же могло получиться, — задает ему вопрос председательствующий, — что вы, опытный водитель, заснули за рулем?

Из ответа подсудимого получается, что виновата администрация автобазы, где он работает. Водитель утверждает, что администрация предлагает водителям выполнять в один день по два рейса с большим километражем, а это приводит к переутомлению.

Но суд постепенно выясняет, кто же на самом деле виновен в том, что шоферу Лужецкому пришлось поехать в два дальних рейса.

Вызванная в суд в качестве свидетеля диспетчер автобазы № 18 сообщила:

— По просьбе шофера Лужецкого я выдала ему два путевых листа на два рейса.

И подсудимому пришлось признать, что никто его ехать не заставлял. Он сам потребовал, чтобы ему выписали путевые листы на эти длинные рейсы. Алчность — первая причина трагедии. Почему же не сработала контрольная инстанция? В проступке диспетчера кроется вторая причина. Но как мог диспетчер допустить подобное нарушение и выдать Лужецкому эти две путевки? Тут надо смотреть глубже. Атмосфера беспечности, бесконтрольности, не встречавших противодействия со стороны руководства автобазы, создала условия, которые способствовали преступлению Лужецкого. Это—третья причина.

Есть еще и четвертая. Ее также вскрывает суд.

— Раз уж вы, Лужецкий, в нарушение существующего порядка, о котором не могли не знать, взялись поехать в эти два рейса, то вы имели право выбрать время и место для отдыха в пути? — обращается к нему судья.

— Да, это верно, у меня был свободный график.

— Почему же вы не сделали этого, почему не подумали о том, что по улицам ходят люди? — вопрос прокурора.

— Как вы могли нарушить самые элементарные положения Правил движения? — задает вопрос народный заседатель. — Ведь пешеходы доверяют вам свою жизнь, верят тем, кто сидит за рулем. А вы...

В голосе спрашивающего возмущение, он сам шофер, ему стыдно за Лужецкого.

Нет, ни о чем не подумал шофер. Опытный водитель, которому следовало примером быть для молодых, грубо нарушил святая святых своей профессии — Правила, запрещающие водителям управлять транспортным средством при такой степени утомления, которая может повлиять на безопасность движения.

— ...Подсудимый Лужецкий допустил преступную небрежность, результатом которой явилась трагедия, — сказал прокурор в своей речи.

Тушинский народный суд направил частное определение в адрес тех, кто создал условия бесконтрольности и безответственности, в адрес руководства Управления торгового транспорта Главмосавтотранса. И только после этого появился приказ по автобазам, категорически запрещающий выполнять одному шоферу в один день два рейса большой протяженности. Вот уж воистину, пока гром не грянет...

Строгое административное взыскание получил директор автобазы № 18 Козлов, непосредственный виновник того, что Лужецкий смог уехать в рейсы, закончившиеся так трагично.

Поведение подсудимого во время процесса показало, что он осознал тяжесть совершенного им преступления. К сожалению, этого нельзя сказать о коллективе, где работал водитель. В зале судебных заседаний всем на удивление появился общественный защитник, которого автобаза направила, чтобы выгородить Лужецкого. Естественно, что народный суд это необоснованное ходатайство отклонил и приговорил Лужецкого В. С. к восьми годам заключения в исправительно-трудовой колонии общего режима.

Наталья КУЗНЕЦОВА

По письму приняты меры

НАРУШИТЕЛИ ДИСЦИПЛИНЫ НАКАЗАНЫ

Группа работников Кемеровского областного автомотоклуба ДОСААФ обратилась в редакцию «За рулем» с письмом, в котором указывалось на недостатки в учебно-воспитательной работе среди преподавателей и курсантов, а также на неблаговидные поступки, совершенные заместителем начальника АМК по учебно-производственной работе П. Сушкевичем и шофером-инструктором В. Злобиным.

Как сообщил председатель Кемеровского областного комитета ДОСААФ Г. Пушков, которому письмо было направлено на расследование, многие изложенные в нем факты подтвердились. За недобросовестное исполнение служебных обязанностей и пьянство П. Сушкевич уволен из АМК. Начальнику клуба А. Бызову за слабое руководство учебно-воспитательным процессом объявлен выговор. Такое же взыскание получил В. Злобин. Коммунисты клуба за нарушение производственной и партийной дисциплины отстранили его от обязанностей секретаря партийной организации.

Областной комитет ДОСААФ принял ряд других мер, направленных на улучшение учебной и воспитательной работы в Кемеровском автомотоклубе.

ОШИБКА ИСПРАВЛЕНА

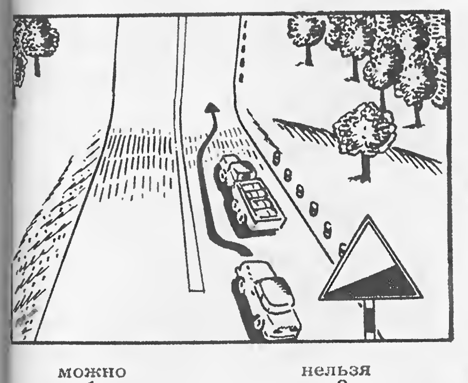
Водители Липецкого пассажирского автотранспортного предприятия № 1 написали в редакцию о том, что администрация несправедливо лишила их премии.

Проверкой жалобы на месте по просьбе редакции занимался областной совет профессиональных союзов. Как сообщил нам секретарь облсовпрофа тов. Моторин, администрация предприятия действительно допустила ошибку в отношении водителей, работающих без кондукторов. Приказ о лишении премий отменен, а удержанные с водителей суммы возвращены.

Облсовпроф предложил также ФЗМК предприятий и организаций активизировать деятельность общественных контролеров.

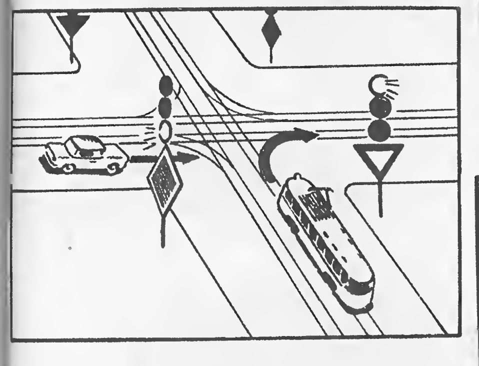


I. Можно ли совершить обгон в показанной обстановке!



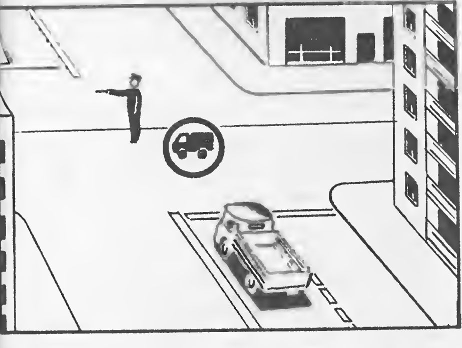
можно 1 | нельзя 2

II. Кто должен уступить дорогу!



водитель трамвая 3 | водитель автомобиля 4

III. В каком направлении этот автомобиль может двигаться на неограниченное расстояние!



в любом направлении 5 | только прямо 6 | прямо и налево 7

IV. Когда разрешается проезжать перекресток в прямом направлении из любого ряда!

когда светофор не имеет дополнительных секций 8

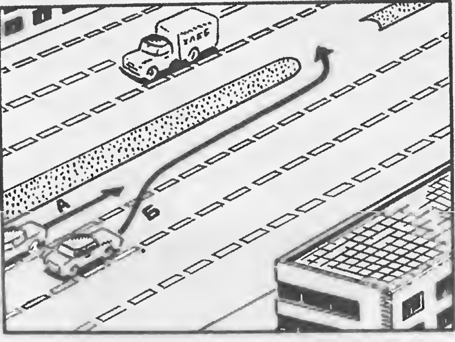
при движении в два ряда 9

когда нет указателей или разметки, обозначающих ряды для поворотов 10

V. Какому требованию при перевозке пассажиров на грузовых автомобилях водитель должен отвечать в обязательном порядке!

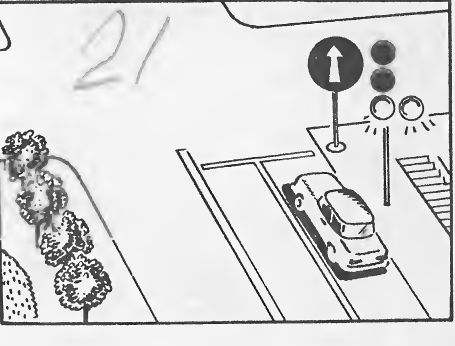
иметь квалификацию первого или второго класса 11 | быть не моложе 25 лет 12 | иметь стаж работы за рулем не менее 3 лет 13

VI. На чьей стороне преимущество в движении!



водителя А 14 | водителя Б 15

VII. Можно ли на этом перекрестке повернуть направо!



можно 16 | нельзя 17

VIII. Можно ли не возвращаться в гараж, если не горит правый передний габаритный огонь!

можно 18 | нельзя 19 | можно только в дневное время 20

Ответы — на стр. 32

НЕВНИМАНИЕ ИЛИ НЕПОНИМАНИЕ?

Корреспонденту журнала предстояла поездка в Ригу на первый зимний чемпионат страны по авторалли. В спортивном отделе редакции обдумывали план будущего фотоочерка.

Во-первых, отразить командный дух соревнований, чувство локтя, коллективизм. Во-вторых, раскрыть характер зимних гонок, поведение людей и машин. В-третьих...

Нет, не стоит перечислять, что было еще задумано. Читатели все равно не найдут в журнале фотоочерка о рождении нового чемпионата, не проникнутся тем, что происходило три дня на дорогах Латвии. Корреспондент не выполнил задания.

Известно, что в ралли все события развертываются на многокилометровой трассе, куда ни на общественном транспорте, ни, тем более, на своих двоих не доберешься. И естественно, организаторы соревнований обязаны были позаботиться о транспорте для работников прессы. В Риге же пренебрегли этим. Директор соревнований, он же начальник республиканского спортивно-технического клуба Д. Дорошенко, попросту говоря, отмахнулся от корреспондента. Между тем, он знал заранее о его приезде и даже заверил редакцию, что найдет машину, но не сдержал слова.

Мы понимаем, у директора много забот, и все же это нисколько не оправдывает его. Ценность любого, а тем более всесоюзного соревнования измеряется не только спортивными результатами. Не менее важно, как это соревнование содействует пропаганде спорта. Поэтому, готовя ту или иную спортивную встречу, организаторы должны подумать не только о трассе, размещении участников и техники, но и о том, чтобы об этих состязаниях узнало как можно больше читателей, радиослушателей, телезрителей.

Может, и не стоило подробно останавливаться на случае в Риге, если бы он был исключением. Увы, сигналы о неуважительном отношении к представителям спортивной прессы — не редкость. Даже в Москве по вине работников городского спортивно-технического клуба не получила пропуск на первенство СССР по ледяным мотогонкам группа журналистов.

Сейчас, в преддверии большого спортивного сезона разговор об этом приобретает особую актуальность.

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР недавно принял даже специальное постановление об улучшении обслуживания журналистов на спортивных мероприятиях. Утверждено также Положение о службе прессы и информации на крупнейших всесоюзных и международных соревнованиях, проводимых у нас.

По представлению президиума Федерации спортивных журналистов СССР работникам печати, радио и телевидения будут выдаваться пресс-карты, являющиеся пропуском на все спортивные сооружения страны, независимо от их ведомственной принадлежности. Спорткомитетам при советах министров союзных республик и исполкомах краевых и областных Советов депутатов трудящихся предложено ввести систему постоянно действующих единых пропусков для журналистов. Комитет счел необходимым просить Госстрой СССР установить такой порядок, чтобы при проектировании спортивных сооружений предусматривались специальные ложи для прессы, помещения для пресс-центров и места для установки кабин радио- и телекомментаторов.

Думается, все это имеет самое прямое отношение к автомотоспорту, освещение которого на страницах газет и журналов, по радио и телевидению не соответствует пока его размаху и масштабам. И долг всех организаторов соревнований помогать спортивным журналистам выполнять свои задачи по пропаганде военно-технических видов спорта в стране.

М. ТИЛЕВИЧ,
председатель комиссии пропаганды и печати Федерации мотоспорта СССР



ПРИБОР ДЛЯ УСТАНОВКИ ЗАЖИГАНИЯ

Для проверки зажигания на работающем двигателе применяют стробоскопический метод. Неоновую лампу, включенную между свечой первого цилиндра и массой автомобиля, направляют на заводские метки установки зажигания (у «Москвича» — на маховике, у «Волги» — на шкиве коленчатого вала и т. д.). Это позволяет очень точно определить правильность установки зажигания (совпадение меток) и, не останавливая двигатель, добиться оптимальной регулировки. Однако высоковольтных неоновых ламп в продаже нет, а низковольтные с гасящими сопротивлениями неудобны и ненадежны. Предлагаю самодельный электронный прибор, доступный в изготовлении каждому, кто имеет некоторые навыки радиолюбителя. Стробоскопический эффект создается в нем обычной импульсной фотолампой.

Как подключить прибор, видно на рис. 1. Принципиальная схема прибора ясна из рис 2. Преобразователь собран на двух триодах П4Г по схеме блокинг-генератора. Напряжение на выходе выпрямителя, собранного по мостовой схеме на диодах типа Д7Д, при положении 1 переключателя составляет около 300 в. Возможно использование и других выпрямительных диодов с общим обратным напряжением не менее 500 в. Сопротивления по 1000 килоом, включенные параллельно диодам, нужны для выравнивания обратных напряжений.

В качестве стробоскопической лампы я взял импульсную ИФК-120. Емкость питающего конденсатора 8—10 мкф, а его рабочее напряжение на 50—100 в выше выпрямленного. При положении 2 переключателя появляется возможность подключения электробритвы на 127 в.

Данные трансформатора преобразователя: сердечник любого типа сечением 5 см²; обмотки — 1—2—3 40×2 витков ПЭЛ-0,8, 4—5 6 58×2 витков ПЭЛ-0,2 и 7—8—9 500×2 витков ПЭЛ-0,2.

При правильном монтаже прибор не требует какой-либо наладки.

О. КОЛЬЧЕНКО

Киев-56,
Брест-Литовский пр., 39, корп. 5, кв. 46

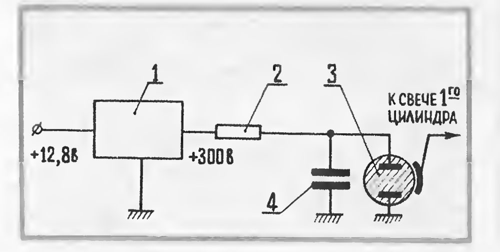


Рис. 1. Схема подключения прибора для проверки зажигания на автомобиле: 1 — преобразователь напряжения; 2 — сопротивление; 3 — лампа ИФК-120; 4 — конденсатор

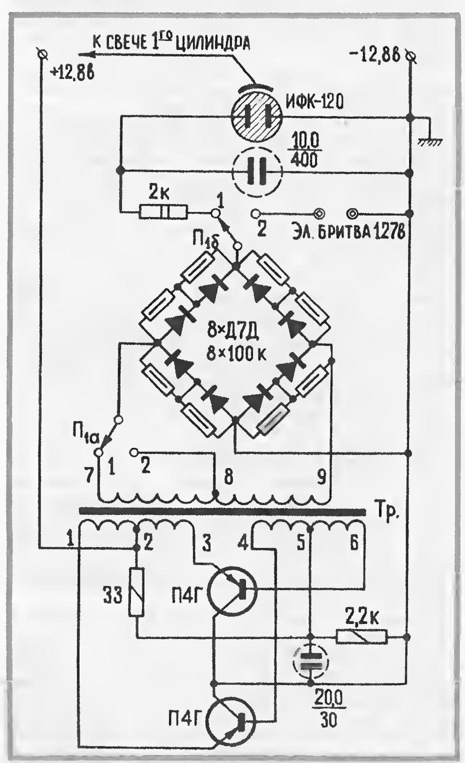


Рис. 2. Принципиальная схема прибора.

ТОРМОЗ НЕ ЗАМАСЛИВАЕТСЯ

Те, кто ездит на тяжелых мотоциклах, знают, какую неприятность доставляет масло, попадающее из картера задней передачи на тормозные колодки.

Я избавился от этого простым способом. Просверлил пробку заливного отверстия и вставил в нее трубочку диаметром 3 мм. Надел на трубочку шланг и проложил его вниз к карданному валу.

Теперь избыточное давление, образующееся в картере главной передачи при скорости более 60 км/час, стравливается через трубочку и не вытесняет масло в ступицу колеса.

В. КОЛОСОВСКИЙ

Красноярск-51,
ул. Яблочкова, 23, кв. 2

ЧЕМ ЗАМЕНИТЬ РЕМЕНЬ

Во время поездки по области на нашем ГАЗ-69 вышел из строя вентиляторный ремень. День был жаркий, без ремня продолжать движение даже на небольшое расстояние было нельзя, а запасного не оказалось. Как быть? Мы нашли выход, который, возможно, подойдет и для каждого автолюбителя, попади он на своем «Москвиче» или «Волге» в подобную ситуацию.

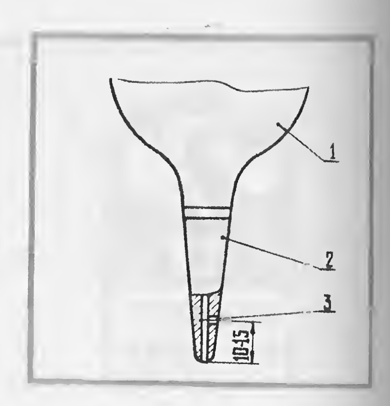
Из старой автомобильной камеры вырезали по диаметру кольцо шириной около 20 мм. Это резиновое кольцо и заменило ремень вентилятора. Конечно, нельзя постоянно ездить на таком «эрзаце», но ведь это и не требуется. Важно без вреда для двигателя добраться до базы. Кстати, наше резиновое кольцо выполняло свои обязанности более 200 километров, пока мы не заменили его настоящим ремнем.

М. ЛУЦЕНКО

Кемеровская область,
г. Юрга, Областное управление сельского хозяйства

ЭЛЕКТРОЛИТ НА НУЖНОМ УРОВНЕ

Как определяют уровень электролита в каждой банке аккумуляторной батареи? Обычно «на глазок». Это вызывает ошибки, преждевременное выкипание электролита в каких-то банках и даже коробление пластин, у которых оголится верхняя часть. Между тем обычная резиновая груша с пластмассовым наконечником позволяет установить нужный уровень электролита «автоматически». Для этого сделайте ножовочным полотном пропил на наконечнике в 10—15 мм от конца. Проверяя правильность уровня, сначала долейте каждую банку заведомо выше нормы, затем, сжав баллон, вертикально опустите наконечник в горловину. После этого отпустите баллон, и лишний (только лишний!) электролит уйдет в него. Уровень устанавливается на линии пропила, то есть в 10—15 мм от верхней кромки пластин или предохранительного щитка, как рекомендует инструкция.



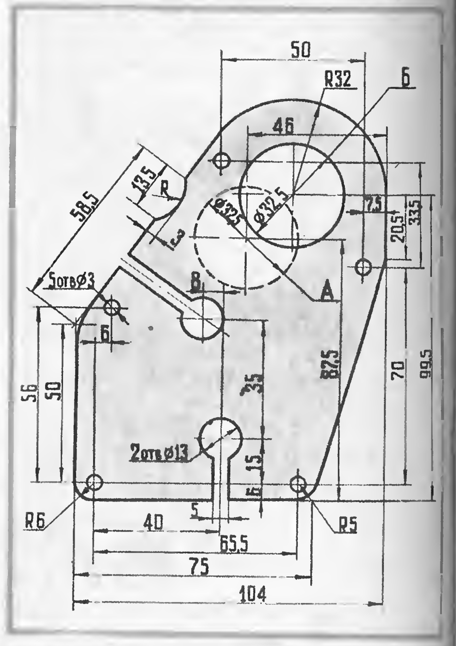
Груша для заливки электролита и контроля за его уровнем: 1 — резиновый баллон; 2 — пластмассовый наконечник; 3 — пропил.

Е. ВЕРЕНЧУК

Тюменская область,
ст. Голошманова,
Красноармейская, 157

УСИЛИТЕЛЬНЫЕ ПЛАСТИНЫ

На стабильность работы ручного тормоза заметно влияет жесткость и прочность крышки заглушки туннеля пола—той детали, на которую опираются оболочки тросов. Если усилить крышку, потребность в регулировке ручного тормоза уменьшится в несколько раз. Это проверено. Предлагаю владельцам «запорожцев» установить на своих автомобилях дополнительные усилительные пластины (см. рисунок) из стального листа 1,5—2,0 мм. Изготовить их можно по этому чертежу или по старой крышке, которую для разметки накладывают на заготовку. Соедините старую и новую детали сваркой или, что проще, 4—5 заклепками (размером 3×8) и установите усиленную крышку на место. Теперь регулировка ручного тормоза понадобится лишь для компенсации износа накладок.



Усилитель крышки: А — положение отверстия для автомобиля с двигателем мощностью 40 л. с.; Б — то же для автомобиля с двигателем мощностью 30 л. с.

Ю. МАЙДАЧЕВСКИЙ

Запорожье-59,
Космическая, 106-а, кв. 1

О ПРАВАХ ВОДИТЕЛЯ-ЛЮБИТЕЛЯ И ОБМЕНЕ УДОСТОВЕРЕНИЙ

А. Винокуров из Киргизской ССР, А. Мельник из Минской области, В. Астафьев из Ставропольского края и многие другие читатели спрашивают, может ли автолюбитель управлять легковыми и грузовыми автомобилями, принадлежащими государственным учреждениям и предприятиям. Их интересует также порядок обмена водительских удостоверений.

Вот что сообщил нам сотрудник Управления ГАИ МВД СССР подполковник милиции С. А. Гороховский.

Согласно Положению о порядке присвоения квалификации водителя автомототранспорта, шофер-любитель не может работать по найму в качестве водителя, но имеет право управлять легковыми и грузовыми автомобилями независимо от их принадлежности, если использование автомобиля вызвано исключительной производственной необходимостью. Шоферы-любители в этом случае обязаны отлично владеть техникой вождения и хорошо знать автомобиль. При поездках на государственных машинах обязательно оформляют путевой лист с указанием занимаемой должности водителя и цели поездки.

С введением нового водительского удостоверения (см. «За рулем», 1970, № 3 и 12), согласно порядку присвоения квалификации, шофер-любитель отнесен к категории с индексом «В», то есть получает право управлять автомобилями, разрешенный максимальный — полный — вес которых не превышает 3500 кг и число мест для сидения (помимо водительского) не превышает восьми. С 1 января 1971 года водительские удостоверения старого образца всех видов действуют наравне с новыми удостоверениями и подлежат обмену только взамен пришедших в негодное состояние, а также по истечении срока лишения прав на управление транспортными средствами и при утрате. Вместе с новым удостоверением выдается и талон предупреждений нового образца. Постепенно будут заменены удостоверения всем водителям.

ДВИГАТЕЛЬ НЕ ПОДОЙДЕТ

Можно ли установить двигатель К-650 или К-750 на мотоцикл БМВ Р-35? — спрашивают В. Комаров из Днепропетровска и К. Шиванов из Вологды.

Двигатели отечественных тяжелых мотоциклов (К-650, К-750, М-63) нельзя использовать на мотоцикле Р-35. Дело не только в трудностях монтажа, связанных с присоединением коробки передач (она имеет иные присоединительные размеры, и в первичном вале нет отверстия для штока привода сцепления). Основное — коробка, карданная и главная передачи не выдержат нагрузок, сообщаемых им двигателем. Если же использовать новый двигатель с коробкой, то придется заменить и главную передачу, иначе колесо будет вращаться в обратную сторону. Однако и такой способ нельзя рекомендовать, поскольку в этом случае проявится недостаточная прочность ходовой части, особенно при эксплуатации мотоцикла с коляской.

НЕРЖАВЕЮЩИЙ КУЗОВ

«Почему кузова легковых автомобилей не делают из нержавеющей стали, — спрашивает В. Зыбко из Первоуральска. — Ведь кузов из такого материала не разрушается коррозией, и машина может служить владельцу многие десятки лет».

Несущий кузов легкового автомобиля является довольно трудоемким и дорогим в производстве узлом. Его вес и себестоимость составляют около 40—50 процентов от веса и себестоимости всей машины. Следовательно, замена обычной листовой углеродистой стали, из которой штампуют детали кузова, дорогостоящей «нержавейкой» повлечет значительное удорожание всего автомобиля.

Нержавеющая сталь бывает хромистой (с содержанием 13—27 процентов хрома) и хромоникелевой (18 процентов хрома и 8—11 никеля). Столь значительным добавлениям этих металлов и обязана «нержавейка» своей дороговизной.

Опытные образцы автомобилей с кузовами из этой стали в прошлом строились не раз. Еще в 1936 году «Форд» изготовил один образец своей серийной легковой модели с «нержавеющим» кузовом. После пробега 800 тысяч километров он сохранился безупречно, но подсчеты экономистов показали, что себестоимость машины с таким кузовом даже при массовом производстве будет громадной.

Четыре года назад на выставках демонстрировался спортивный «Порше-911», чей кузов также был сделан из «нержавейки». Автомобиль стоил вдвое дороже обычного, и желающих приобрести его не нашлось.

Таким образом, использование нержавеющей стали в качестве материала для кузовов легковых машин нецелесообразно в первую очередь по экономическим соображениям.

КАК НАЛАДИТЬ РЕЛЕ

Некоторые мотолюбители при налаживании самодельного реле указателей поворота («За рулем», 1970, № 5) столкнулись с тем, что при пуске двигателя увеличивается частота мигания ламп. Другие жалуются на «хаотичность» работы реле. Как избавиться от этого, рассказывает инженер Д. А. Кочетов — автор опубликованного материала.

Если при неработающем двигателе реле функционирует нормально, значит, оно собрано правильно. Нарушение же его работы при пуске двигателя вызывается помехами (в основном от системы зажигания), проникающими по цепи питания реле. В большинстве случаев от

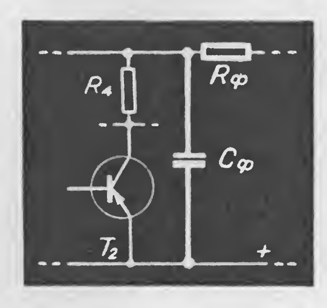


Схема включения емкостного фильтра (выделена утолщенными линиями).

них удается избавиться, если присоединить провода, подающие питание на реле, непосредственно к выводам аккумуляторной батареи. Когда же и эта мера не дает эффекта или по каким-то причинам нежелательна, можно включить в цепь питания транзисторов T_1 и T_2 (см. рис. 1 и 3 в указанном номере журнала) дополнительный емкостный фильтр, как показано выше на рисунке. Величины сопротивления Rф подбирают в пределах от 20 до 200 ом, емкости конденсатора Сф — в пределах от 20 до 500 мкф, останавливаясь на наименьших значениях, обеспечивающих нормальную работу реле. Выводы деталей реле следует соединить по принципиальной схеме (поскольку монтажная схема приближенно показывает лишь расположение деталей и соединительных проводов). Это тем более обязательно, если применяются другие приборы, хотя и с одинаковыми электрическими параметрами. Например, транзисторы П-39 и МП-39 имеют различную цоколевку, а диоды Д241 и Д241П — разную полярность.

Данные об электрических параметрах приборов, пригодных для реле, и расшифровку их обозначений можно найти в справочниках, учебниках и книгах по радиотехнике.

Справочная служба



МАШИНА ДЛЯ ВСЕХ

После дорожных испытаний автомобиля, мотоцикла и мотороллера, проводившихся редакцией в предыдущие годы, наступила очередь одного из самых легких моторных средств передвижения — мопеда. Наш выбор пал на последнюю модель — «Верховина-3» (см. «За рулем», 1970, № 9), поступившую в продажу в прошлом году.

Львовский мотозавод любезно выслал нам мопед, взятый со склада готовой продукции и упакованный в штатную тару.

Таким образом, редакция получала машину, как все, кто получает мопеды через Посылторг.

На товарном складе Киевского вокзала Москвы я извлек мопед из ящика и удалил с него консервирующую смазку. Чтобы привести машину в боевую готовность, понадобилось только закрепить руль двумя хомутами, подкачать шины и залить топливную смесь. После проверки уровня масла в коробке передач, выполняя указания инструкции, пустил двигатель. Удалось это с первой же попытки. Пока он прогревался, я осмотрел мопед. Внешний вид мне понравился: пропорциональные размеры основных узлов, нарядный вишневый цвет хорошо нанесенной краски, подчеркнутый хромированными деталями, аккуратная сборка — все это создает приятное впечатление.

Я, старый мотоциклист-спортсмен, привыкший к мощным машинам, предполагал, что езда на мопеде не доставит мне удовольствия. Но теперь, когда позади первые 600 километров, должен признаться, что опасения не оправдались — я полюбил эту легкую машину.

Для испытания ее ходовых качеств я отправлялся в путешествия по Подмосковью. Мне удавалось пробираться в такие заповедные места, о существовании которых и не догадывался. Встречавшиеся там пешие туристы или рыболовы смотрели на меня так, будто я спустился на вертолете.

Двигатель все это время работал нормально — не перегревался, когда я ехал по шоссе с допустимой при обкатке скоростью 30 км/час или двигался по лесным тропинкам, используя в основном первую передачу. Особенно хочется отметить безотказный пуск двигателя при любой погоде. Это большое достоинство машины.

Мопед устойчив на плохих дорогах и легок в управлении.

Есть у меня и некоторые замечания, но о них в другой раз. Испытания продолжаются. С их результатами мы познакомим читателей после окончания летнего сезона.

С. ИВАНОВ

Автомобили на ипподроме

К итогам первенства страны

В тот день все десять тысяч мест на московском ипподроме были заполнены. Плотными рядами выстроились любители автоспорта вдоль трибун и даже в проходах. Одним словом, пятое первенство страны по автогонкам на ипподроме прошло с аншлагом.

Бесспорно, столь высокая посещаемость объясняется не одной лишь популярностью зимних автогонок в столице. Минувший чемпионат отличался исключительно сильным и ровным составом участников. Среди 36 спортсменов — москвичей, ленинградцев, рижан, горьковчан, тольяттинцев, — выступавших в соревнованиях, десятеро (почти треть!) были в прошлом обладателями золотых медалей. Но это обстоятельство отнюдь не означало, что в двенадцати заездах на «москвичах» и двенадцати на «волгах» безраздельно господствовали умудренные многолетними стартами ветераны. На равных вели спор с неоднократными чемпионами прошлых лет гонщики, чьи имена год назад были мало известны любителям автоспорта. Анатолий Печенкин, Александр Замыслов, Валентин Богатов зарекомендовали себя с самой лучшей стороны и доказали, что их уже с полным правом можно отнести не к резерву, а к авангарду нашего автоспорта. Так, молодой гонщик с автозавода имени Ленинского комсомола Печенкин в десятом заезде одержал уверенную победу над А. Дамбисом, В. Ржечицким и Ю. Козловым.

Центральным событием чемпионата явилась дуэль Сафонов—Астафьев в пятом заезде. В 1970 году первенство СССР выиграл Астафьев. Недавно он победил и в чемпионате столицы. Сейчас в упорном поединке одержал верх Сафонов, финишировав впереди И. Астафьева, С. Тенишева и В. Ржечицкого.

Первенство 1970 года представило немалый интерес и с технической точки зрения. В группе «волг» три участника — горьковчане В. Мосолов и А. Калентьев, москвич С. Колесник выступали на машинах новой модели — ГАЗ-24. Четырехступенчатая коробка передач и более мощный двигатель позволили им лучше брать старт. Однако на поворотах давал себя знать меньший вес новых «волг» — для использования запаса мощности не хватало сцепного веса.

Вместе с семнадцатью «Москвичами-412» на старт чемпионата вышел автомобиль «Жигули». Им управлял испытатель Волжского автозавода В. Пистунович, имеющий сравнительно небольшой опыт участия в таких соревнованиях. Это обстоятельство, а также меньшая (на 15—20 л. с.), чем у машин Астафьева или Евсикова, мощность не позволили представителю ВАЗа подняться выше пятнадцатого места.

Сравнивая результаты, достигнутые на «москвичах» и «волгах», надо отметить, что первые вновь показали более высокую среднюю скорость. Время «лучшего круга»: 1 минута 16,7 секунды на «Москвиче-412» против 1 минуты 19,6 секунды на ГАЗ-21.

Л. МИХАЙЛОВ

Результаты соревнований

Класс V-А («Волга»): 1. В. Калнынь (Рига, «Спартак»); 2. А. Замыслов; 3. А. Якушев (оба — Москва, «Спартак»); 4. В. Мосолов; 5. А. Калентьев (оба — Горький, «Труд»); 6. С. Колесник (Москва, «Спартак»).

Класс III-Б («Москвич»): 1. А. Сафонов; 2. И. Астафьев; 3. Л. Евсиков; 4. А. Печенкин (все — Москва, «Труд»); 5. В. Богатов (Москва, «Спартак»); 6. А. Дамбис (Рига, «Даугава»).

ПОЛКУ ЧЕМПИОНАТОВ ПРИБЫЛО

С каждым сезоном растет популярность автомобильных ралли «Прибалтика», имеющих уже двенадцатилетнюю историю. С нынешнего года соревнования возведены в ранг командного зимнего чемпионата Советского Союза. Они привлекли рекордное число участников: в Ригу, где давался старт, приехало 258 спортсменов — всего 43 команды.

Ралли проходило в очень сложных условиях. Участникам нужно было преодолеть 2700 километров по раскисшим от наступившей оттепели снежным дорогам Латвии. Уже на первом круге понесли потери и прекратили соревнования семь команд. А лидером стала первая команда Рижского таксомоторного парка. После второго круга протяженностью 800 километров вперед вышла команда Московского автозавода имени Ленинского комсомола. Судьба первого места решилась только на самом финише. Заключительную часть лучше всех провели снова рижские таксисты. Они и заняли первое место. Вот имена победителей: В. Путанс, У. Мадревиц, А. Озолиньш, А. Кравалист, Я. Граудиньш, Ф. Машкевич. Вторыми были представители АЗЛК, на третьем месте — гонщики Латвийского республиканского спортивно-технического клуба ДОСААФ.

Впервые в ралли приняли участие спортсмены Волжского автомобильного завода. «Жигули» справились с трудностями трассы, и все три экипажа финишировали.

Страничка спортивного календаря

Для любителей спорта публикуем календарь традиционных автомобильных и мотоциклетных соревнований с открытым стартом, которые состоятся в июле.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ. Ралли. «Литва-71», Вильнюс. **Шоссейно-кольцевые гонки.** Первенство Эстонской ССР, Таллин. «Латвия-71», Рига. **Картинг.** Первенство ДСО «Даугава», Рига. **Кросс** «Латвия-71», Мадона (Латвийская ССР). **Многоборье.** Первенство Эстонской ССР, Таллин. Всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов на приз журнала «За рулем», Харьков.

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ. Кроссы. В честь открытия первой в мире атомной электростанции, Обнинск (Московская область). На приз «Шуйская гармоника», Шуя (Ивановская область). На Большой приз «Иыуда», Таллин. В честь освобождения города Орла от немецко-фашистских захватчиков, Орел. **Шоссейно-кольцевые гонки.** На приз ДСО «Калев», Таллин. **Гонки по гаревой дорожке.** На приз героя Великой Отечественной войны Хусейна Андрухаева, Майкоп.



МОТОЦИКЛЕТНОЕ МНОГОБОРЬЕ

Пятнадцать лет назад в Центральном автомотоклубе собралась группа самых опытных спортсменов-мотоциклистов. Предстоял выезд в Польшу на соревнования «Татранский рейд». Будущее выступление казалось всем слишком простым и малоинтересным. В самом деле, что это за состязания, где не нужно обгонять соперников, где существуют какие-то графики и средние скорости движения. Иное дело кросс. А тут и мастерство показать негде.

С таким настроением и отправились. А возвращались обескураженными. Команда сошла почти в полном составе. Все испытали на трассе «Татранского рейда» наши спортсмены: и езду по горным кручам, и бешеную гонку по асфальтовым дорогам. Никогда еще не приходилось им проверять свое мастерство по столь обширной и разнообразной программе.

Это было первое выступление советских гонщиков в международных многодневных соревнованиях, получивших у нас впоследствии название «мотомногоборье».

Многодневки занимают, пожалуй, самое почетное место в спортивном календаре Международной мотоциклетной федерации. Потому что нет другого испытания, которое по такой обширной программе выявляло бы физические качества спортсмена, его технические знания, навыки вождения машины в любых условиях и по любым дорогам и, кроме этого, по самой строгой мерке испытывало надежность и ходовые качества мотоциклов. Не случайно шестидневные соревнования ФИМ, или, как их иногда называют, мотоолимпиады, ежегодно становятся крупнейшим событием международного спортивного сезона, привлекают не только сильнейших гонщиков многих стран, но и ведущих конструкторов мо-

тоциклетных заводов, а также предприятий, выпускающих шины, топливо и разные мотоциклетные «принадлежности». Не случайно и то, что в этих соревнованиях каждый финишировавший спортсмен награждается медалью — золотой, серебряной, бронзовой в зависимости от показанных результатов.

У мотомногоборья много общего с автомобильным ралли. В основе обоих соревнований заложен принцип регулярности движения. Те же закрытый парк, пункты контроля времени, средние скорости движения и дополнительные скоростные испытания. И оценки результатов очень схожи: за каждую минуту опоздания гонщику начисляется штрафное очко. Но у мотоциклетной многодневки есть и свои особенности. Трасса, обычно составляющая 1500—1800 километров, пролегает, как правило, по труднопроходимым дорогам, причем до самого старта гонщик не знает, что ему встретится в пути — дистанция секретна и все сведения о ней можно почерпнуть лишь из карты, которая выдается каждому спортсмену накануне очередного дня соревнований. Гораздо строже, чем в авторалли, и технические требования к машинам. Основные детали и узлы мотоцикла перед началом многодневки маркируются и, значит, не могут быть заменены.

Все это предъявляет к подготовке многодневщика высокие требования. Ежедневно он находится в пути по 7—8 часов. Порой ему приходится толкать выбившуюся из сил машину, преодолевать броды стремительных рек, мчаться по дорогам, где движется обычный транспорт. И на каждом этапе его еще ждет либо кросс, либо скоростной подъем, либо разгон, либо шоссейно-кольцевая гонка.

Далеко не каждый спортсмен-мотоциклист может быть многоборцем. В 1964 году в составе команды Бельгии на международные шестидневные соревнования ФИМ приехал чемпион мира по мотокроссу Ж. Робер. Его выступление ожидалось с большим интересом, и очень многие специалисты прочили сильнейшему мастеру кросса успех и на трассе многодневки. Но уже на второй день стало ясно, что этим прогнозам не сбыться. На пунктах контроля времени Робер появлялся весьма экзотично: с его плеч свешивалось крыло от переднего колеса, а сзади, словно охотничье ружье, воинственно торчал оторвавшийся глушитель. Машина прямо-таки на глазах разваливалась под азартным бельгийцем. На третьем этапе он выбыл из соревнований. Робер допустил самую грубую ошибку: не рассчитал, что выступать ему нужно не один, а шесть дней, что все это время гонщик и машина должны составлять единое целое.

Да, хороший многоборец совмещает в себе качества кроссмена и кольцевика со знаниями техника-механика. Каждую секунду ему необходимо на слух точно знать «самочувствие» мотоцикла, уметь ездить так, чтобы не обострять появившиеся у него вдруг «недуги».

В нашей стране за эти пятнадцать лет выросло много отличных многоборцев — заслуженные мастера спорта В. Пылаев, Р. Решетникс, мастера спорта А. Дежинов, Г. Чащипов, Э. Кирсис, А. Егоров, В. Фалалеев, В. Адоян, В. Дарвин, Л. Воронович, В. Горулько, А. Козырчиков, С. Чирцев и другие. На счету каждого из них по нескольку золотых медалей ФИМ, завоеванных на мотоолимпиадах.

Шестидневка ФИМ — одно из старейших международных состязаний, которое проводится с 1919 года. В борьбе за главный приз — «Всемирный трофей» чаще всего — 16 раз — успеха добивались английские гонщики. Они же 10 раз становились обладателями второго по значению приза — «Серебряной вазы». Однако с 1952 года на трассах шестидневок происходит перестановка сил. Успехи мотоциклетной промышленности Чехословакии и Германской Демократической Республики вывели гонщиков этих социалистических стран в бесспорные лидеры многодневных соревнований. По сути дела, все последние мотоолимпиады заканчивались победой команды либо ГДР, либо Чехословакии. На последней, 45-й шестидневке оба приза достались чехословацким мотоциклистам. Кстати, на этих соревнованиях национальным командам, оспаривающим главный приз, разрешалось выступать на мотоциклах производства любой страны, а не только на отечественных, что было непреложным условием на протяжении десятилетий.



Спортсмены ГДР и ЧССР успешно выступают и в другом крупном международном соревновании мотомногоборцев — личном первенстве Европы по двухдневным триалам, состоящем из пяти этапов на трассах разных стран.

Советские гонщики в борьбе за «Всемирный трофей» не поднимались выше третьего места. Одна из главных причин этого — недостаточная популярность мотомногоборья в нашей стране. Впервые чемпионат Советского Союза по многодневке был проведен в 1955 году, и хотя с тех пор прошло немало лет, соревнования не получили такого широкого распространения, как в Чехословакии или в ГДР, где почти каждые субботу и воскресенье проводятся различные двухдневки и однодневки, устраиваются открытые первенства на призы заводов, городов, спортивных обществ.

Скудость календаря по мотомногоборью, который ограничивается, по сути дела, чемпионатами СССР, РСФСР и еще некоторых республик, тормозит развитие увлекательного, имеющего важное прикладное значение соревнования.

Именно многоборье в первую очередь способно решить проблему массовости в мотоспорте. Потому что оно одновременно сложно и доступно. Упростив программу и трассу, можно сделать его таким спортивным испытанием, в котором с удовольствием попробуют свои силы начинающие спортсмены, и в первую очередь владельцы личных мотоциклов. В этом убеждает и некоторый опыт проведения подобных соревнований. В нынешнем году состязания на личных машинах уже состоятся как всесоюзные, с официальной «пропиской» в спортивном календаре. Может быть, такие сравнительно простые однодневные старты привлекут на трассы тысячи мотоциклистов, и многоборье на этой основе станет по-настоящему массовым, популярным соревнованием.

Б. ЛОГИНОВ



ГАЗ-66 уверенно шел через пески и тропические заросли.

СОВЕТСКИЕ ГРУЗОВИКИ В АЗИИ

Дождливым сентябрьским утром четыре грузовика — два ГАЗ-53А, два ГАЗ-66 — и «Волга» выехали из Горького, взяв курс на юг. Им предстоял нелегкий маршрут по дорогам Афганистана и Пакистана. Это были не первые уже испытания. Еще раньше грузовик ГАЗ-53 полгода экзаменовали за полярным кругом, при температурах до минус 60 градусов. Результаты подтвердили: есть машина, пригодная для работы в условиях Крайнего Севера.

Помимо северного варианта коллектив Горьковского автозавода разработал тропическую модификацию базовой модели грузовика. Многолетний труд почти завершен, закончены лабораторные испытания, остается главное — убедиться в достоинствах машин на дороге. Программа, как всегда, обширна: надо выяснить, надежно ли работают охлаждение и тормоза при тропической жаре, что происходит с карбюратором, бензонасосом, как ведут себя сальники и тормоза.

Асфальтированные дороги средней полосы, Северного Кавказа и Азербайджана промелькнули под колесами, не заставив автомобили напрягаться. Но вот переправа на пароме от Баку до Красноводска — и начались азиатские большаки. Испытатели давно знакомы с ними. Им нужен не только асфальт. И они специально выбирают здесь зыбучий такырник, солончаковую пустыню. Гладкая в засуху, она во время дождей становится опасной: солончак может засосать, как болото, любую машину. Сейчас — солончак затвердел от жары и был как асфальт.

На юге Туркмении, после города Мары автомобили прокладывали себе путь через песчаные дюны, через сопки, шли по дну высохших рек. Больше всего досталось «Волге», которая частенько вязла в песке. Приходилось брать ее на буксир. Несмотря на тяжелую дорогу и сильную жару, температура во всех агрегатах держалась в норме.

Через десять дней перехода мы были уже в самой южной точке СССР, известной еще из школьной географии, — в Кушке.

От границы идет великолепная бетонная дорога протяженностью 1180 километров. 680 из них построены Советским Союзом в дар Афганистану. Эта магистраль соединяет полукольцом северо-западную, южную и восточную части страны. Здесь начинается большой подъем. Тяжело преодолевают его афганские машины, нагруженные так, что их полный вес доходит до 12—15 тонн.

В Афганистане можно встретить и «Интернейшнл» на чешских шинах «Барум», и «шевроле», и «форды», и «маки», и «бедфорды», и «мерседесы». Очень много советских ЗИЛов и ГАЗов. Понятие о грузоподъемности в этой стране, как, впрочем, и во многих азиатских странах, не зависит от марки автомобиля, да и вообще довольно относительно. Владельцы считают, что машину можно нагружать до тех пор, пока она еще способна тронуться с места. Чтобы увеличить полезный объем, надстраивают второй этаж бортов, и высота автомобиля вырастает до 5—7 метров. Двукратная перегрузка — обычное дело. В результате прогибаются не только рамы, но и балки задних мостов. Из-за риска перевернуться на таком двухэтажном грузовике часто даже не съезжают на обочину. Обычно на «первом этаже» размещается груз — скот, мешки, бочки, ящики, а на втором и третьем — грузчики или пассажиры. Водители таких автомобилей, как правило, люди плохо подготовленные, но каждое их «усовершенствование» вызывает массу подражаний. Например, здесь «точно установлено», что передние крылья, капот и облицовка радиатора ухудшают охлаждение, а двери — вентиляцию кабины. В результате по дорогам движутся многоэтажные кузова с торчащей впереди рамой. На ней видны двигатель и остатки кабины, облепленные полусидящими-полулежащими людьми. Водители пристраивают к своим машинам широкие подножки — тоже для пассажиров.

Мы решили уйти в сторону от основной магистрали и проехать 300 километров по грунтовой дороге. В Герате провели техническое обслуживание автомобилей (нам помогали советские люди, работающие на эксплуатации дороги) и двинулись на юг страны. Через 160 километров в провинциальном городке Фарах мы разговорились с афганским водителем грузовика ЗИЛ-164. За несколь-





ЗИЛ-164 с двойной нагрузкой. «Барбухай» — так называют пакистанцы переоборудованный грузовик, который вы видите на втором снимке.

Фото автора

ко лет он прошел свыше 300 тысяч километров по самым разным дорогам. Афганец доволен машиной: наращенные борта позволяют ему создавать полутора — двукратную перегрузку, при этом серьезных поломок ходовой части не было. Он считает, что ЗИЛ превосходит по прочности «бедфорды» и ФИАТы. Однако при всех достоинствах советских грузовиков мы не можем рекомендовать этот «опыт» к применению: единственное его оправдание — нехватка машин.

От Герата до Кабула, насколько хватает глаз, простирается пустыня с каменистым грунтом. Кто-то из наших водителей сравнил ее с поверхностью Луны. Действительно, нас встретило нагромождение остроугольных камней, красный и серый грунт, то твердый настолько, что не воткнешь лопату, то рыхлый — просто слой пыли на несколько сантиметров, и никакой растительности. Над всем этим нависла дымка перегретого воздуха, и сквозь нее виднелись силуэты далеких горных хребтов.

Наши автомобили легко преодолели перевал на высоте 2500 метров, обгоняя местные грузовики. Водители приветствовали нас сигналами или жестами.

На бензоколонке к нам подъехал ЗИЛ-130. Из кабины вышел водитель:

— Смотрю, стоят русские автомобили, решил приветствовать вас. Спасибо за хорошую машину! За 120 тысяч километров ни одной поломки!

Он рассказал нам, что работал на автомобилях разных стран, приходилось ездить и на советских, и ЗИЛ-130, по его мнению, лучше всех. Приятно было слышать такие отзывы о наших автомобилях, видеть, как уже старенькие ГАЗы и ЗИЛы, МАЗы и КрАЗы, УАЗы и «волги» трудятся в азиатских странах, заслужив доверие местных водителей своей надежностью и долговечностью. Любопытные рассказы ходят о «русском джипе»— так называют здесь ГАЗ-69. После ливневых дождей были смыты мосты через реки, и два джипа — американский «Виллис» и английский «Лэнд-Ровер» — при переправе вброд застряли в грязи. Шедший следом ГАЗ-69 вытащил на буксире обе машины.

В развивающихся странах, где нет собственной автомобильной промышленности и работают купленные за рубежом машины, водители имеют возможность сравнивать их. Лестно было узнать, что это сравнение часто в пользу советских автомобилей.

Итак, наш путь лежит в Кабул. Мы приезжаем туда вечером. Столица Афганистана — центр того беспорядочного движения, которое встречаешь здесь повсюду. Множество велосипедов, мотороллеров, мотоциклов и легковых автомобилей. Их движение порой никак не регулируется. Звуковой сигнал — постоянный спутник всякого транспорта. Даже велосипедисты без конца нажимают на клаксоны, по громкости не уступающие автомобильным. Днем на центральных улицах не увидишь грузовиков, только легковые машины. Бросается в глаза большое количество «волг», они популярны в Афганистане. Но что вы видите? В обычной «Волге» едет семь-восемь человек с багажом, а еще двое-трое скорчились в открытом багажнике. Не каждый легковой автомобиль может выдерживать такие нагрузки.

Двухдневное знакомство с Кабулом — и снова дорога. Через несколько десятков километров мы пересекаем границу Пакистана. Нас встречают указатели «Держи левее». Левостороннее движение. Все наши водители быстро осваиваются, и серпантины Хайбер-Пасса скоро уже не представляют для них трудностей.

Асфальтированное шоссе вдоль знаменитой реки Инд переполнено автомобилями, поэтому мы не можем двигаться с максимальной скоростью, как это было в Афганистане. Здесь уже не встретишь машин без крыльев или капотов, разве что после аварии. Много КрАЗов и, конечно, «газиков». Вечером въезжаем в Равалпинди — столицу Пакистана.

Чем дальше на юг страны — тем обильнее тропическая растительность. Вдоль шоссе тянутся плантации сахарного тростника, банановые рощи, заросли кокосовых и финиковых пальм. Заметно повышается влажность воздуха; к вечеру в Карачи, например, она достигает 80 процентов. Условия для активной коррозии кузовов — прекрасные. Здесь мы провели еще один цикл испытаний.

Пакистанская фирма «Премьер Коммершл Корпорейшн» является агентом объединения «Автоэкспорт» по продаже советских автомобилей в Пакистане. Наш пробег был использован фирмой в качестве рекламы. На страницах газет появляются фотографии грузовиков в работе, во время испытаний. По просьбе различных торговых фирм демонстрируем автомобили. Многие сами садятся за руль, пробуют на ходу. Пока наибольший интерес вызывает ГАЗ-53.

Двухтонный ГАЗ-66 тоже привлек к себе внимание специалистов. Эта машина не имеет конкурентов в своем классе, она значительно превосходит зарубежные аналоги. Наши водители Аркадий Толстолуцкий и Борис Копылов великолепно продемонстрировали на пересеченной местности способность этих машин преодолевать препятствия. Когда наш ГАЗ-66 прошел через бугры и канавы, где виднелись только тракторные следы, один из присутствующих пошутил:

— Это не автомобиль, это очень сильный трактор!

Наш испытательный пробег закончен. Программа выполнена. Мы держим путь домой. В Кабуле получаем разрешение пройти транзитом через Иран. Выбираем по карте кратчайшую дорогу, а вместе с ней неожиданно и новое испытание: около тысячи километров приходится ехать по грунтовой дороге типа «стиральная доска». На каждой остановке опытные водители осматривают на автомобилях «больные места» — все в порядке. Только однажды обнаруживаем повреждение — лопнул кронштейн крепления на облицовке радиатора. Поломку быстро устраняем, и снова в путь.

Вот и пограничный городок Астара. С радостным волнением ожидаем окончания таможенных формальностей. Наконец знакомая лента шоссе с указателями и надписями на родном языке.

В течение всего пробега мы регулярно сообщали на завод о поведении машин. Все шло хорошо. Автомобили выдержали испытания, заключительным аккордом которых был наш азиатский пробег.

В. МАРТЮК,
инженер

Горький — Москва — Кабул — Равалпинди — Карачи — Тегеран — Москва

«АВТОЭКСПОРТ» НА ВЫСТАВКАХ 1971 ГОДА

Ежегодно советская автомобильная промышленность показывает на международных выставках и ярмарках свою продукцию — грузовые и легковые автомобили, автобусы, мотоциклы, мотороллеры, мопеды и велосипеды, специальные машины.

Автомобили — один из самых ярких и привлекательных экспонатов советских павильонов. ЗИЛы и ГАЗы, «волги» и «москвичи» всегда окружены плотным кольцом людей.

В нынешнему году «Автоэкспорт» представляет около 50 различных автомобилей в шести международных салонах и на пятнадцати специализированных выставках. Кроме того, почти триста экспонатов (автомобили, мотоциклы и велосипеды, фотографии, специальные кинофильмы, плакаты, рекламно-техническая литература и т. п.) будут демонстрироваться на пятнадцати международных ярмарках.

По традиции год открыл Брюссельский салон, отметивший в январе свое 50-летие. Автомобильные фирмы всех стран стремились продемонстрировать свои самые интересные новинки. В этом году впервые здесь проводился национальный день СССР — советской автомобильной промышленности. Особый интерес у посетителей вызвал впервые демонстрировавшийся за рубежом автомобиль ВАЗ-2101, выпуск которого начался на Волжском заводе. Широко были представлены зарекомендовавшие себя на мировом рынке «москвичи», «волги», «запорожцы», грузовики ЗИЛа, Минского, Белорусского, Горьковского заводов.

Вслед за брюссельским в феврале открылся 56-й международный автосалон в Амстердаме (Нидерланды), а в апреле — салон в Белграде. И здесь «Автоэкспорт» с успехом демонстрировал легковые автомобили «Волга» ГАЗ-24, «Москвич-412» и «427», ВАЗ-2101 и «Запорожец».

Идет подготовка к сентябрьскому показу во Франкфурте-на-Майне (ФРГ). А в октябре советские автомобили будут представлены в двух наиболее популярных автосалонах мира — Лондонском и Парижском.

География специализированных экспозиций «Автоэкспорта» еще шире. Уже прошли февральский показ в Аккре (Гана), выставка в Берлине, действовавшая с марта по май, мартовская выставка «Баума-71» в Мюнхене, где экспонировались только грузовые автомобили. В марте же жители Нюренберга познакомились с продукцией мотоциклетных и велосипедных заводов СССР. Впереди — показы в Копенгагене (Дания), Салониках (Греция) и Никозии (Кипр). Советские грузовики будут выставлены в июне — июле в Маркleберге (ГДР).

Традиционными стали передвижные выставки «Автоэкспорта». В феврале колонны советских грузовых и легковых автомобилей прошли по дорогам Афганистана и Пакистана, весной их увидели жители городов Финляндии. Готовится летний рейд по Швеции, а в сентябре, после большой выставки автотранспортной техники в Лагосе около двадцати машин совершат пробег по Нигерии. Планируется на этот год два больших рекламных автопробега по странам Европы.

Традиционным стало участие «Автоэкспорта» во всех международных ярмарках, в которых представляет советскую продукцию Всесоюзная Торговая Палата. И в этом году нашу экспозицию вновь увидят в Триполи, Брно, Будапеште, Познани, Дамаске, Измире, Лейпциге, Загребе, Пловдиве и Багдаде. Впервые отправятся советские машины на ярмарки в Монголию, Алжир, Перу, Бирму.

На четвертой странице обложки помещены три фотографии, показывающие наши машины, представляемые «Автоэкспортом» за рубежом.



Спортивный наряд «Шкоды»



Так выглядит «Шкода-110Р».

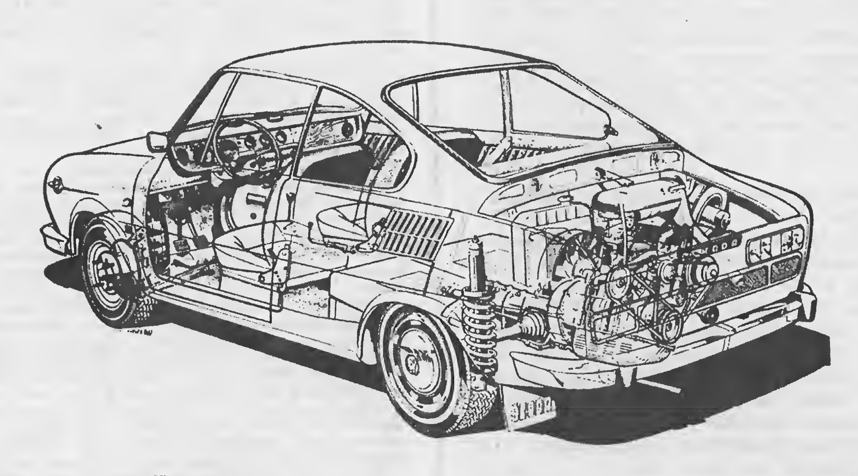
Недавно мы рассказывали о новой модели завода «Шкода» в г. Млада Болеславе («За рулем», 1970, № 7). И вот еще одна модификация этой машины — спортивная «Шкода-110Р». Основное отличие от базовой модели — новый двухдверный кузов-купе модной сейчас формы с плавно уходящей назад вниз линией крыши. В автомобиле спереди — два отдельных, так называемых анатомических кресла с индивидуальной регулировкой, а сзади — общее сиденье, на котором могут разместиться два пассажира.

Кузов «Шкоды-110Р» имеет дифференцированную жесткость: при аварии сминаются, поглощая энергию удара, более слабые передняя и задняя облицовка, капот, багажник, бамперы, крылья, а центральная, более жесткая часть машины, где размещаются люди, остается целой. Мягкая обивка щитка приборов и боковых стоек, утапливающаяся колонка руля, пристежные ремни для всех четырех мест, раздельный привод тормозов — все это делает скоростной спортивный автомобиль безопасным. Многие важные «мелочи» применены на этой модификации «Шкоды» впервые в практике чехословацкого автомобилестроения. Это, например, контрольная лампа, сигнализирующая о неисправности тормозов, специальные красные сигнальные лампы, загорающиеся в торцах дверей, когда они открываются.

Двигатель «Шкоды-110Р» — рядный, четырехцилиндровый с верхним расположением клапанов. Рабочий объем 1107 см³. По сравнению с основной моделью мотор форсирован. Степень сжатия поднята до 9,5, а максимальное число оборотов — до 5500 в минуту. Это повысило мощность до 62 л. с. и крутящий момент до 8,8 кгм при 3500 об/мин. Машина, конечно, стала «более разборчивой» — ей нужен бензин с октановым числом не менее 96. Двигатель, сцепление, коробка передач и дифференциал объединены в один агрегат, размещенный, как и на других моделях «Шкоды», непосредственно у задних, ведущих колес. В передней части машины расположен довольно большой багажник (0,37 м³).

Скорость у модели «110Р» достигает 145 км/час. При этом следует отметить и достаточно хорошую динамику — до 100 км/час она разгоняется за 18,8 секунды. Средний расход топлива — 8,5 л/100 км. 32-литровый бензобак обеспечивает достаточный «радиус действия». Весит машина в снаряженном состоянии всего 885 кг, а грузоподъемность ее — 320 кг.

А это ее «рентгеновский снимок».



Ультразвуковой «дворник»

Стеклоочистители с электрическим, пневматическим или механическим приводом давно стали неотъемлемой принадлежностью любого автомобиля. Однако «дворники» уже не могут считаться безупречными при движении на высокой скорости. Когда она достигает 170—200 км/час, поток воздуха, поднимающийся от капота машины вверх по ветровому стеклу, «отжимает» щетки стеклоочистителя. Они теряют контакт с поверхностью стекла. И именно на таких скоростях ухудшение видимости чревато опасными последствиями.

Раньше всех с «парением» щеток столкнулись конструкторы спортивных автомобилей, предназначаемых для длительных соревнований, как 24-часовые гонки в Ле-Мане. После испытания нескольких опытных конструкций удалось избежать этого опасного явления, снабдив каждую щетку миниатюрным антикрылом. Набегающий на него поток воздуха надежно прижимал связанную с ним щетку к стеклу, даже при 300—350 км/час.

Этот способ, испытанный в середине шестидесятых годов на спортивных автомобилях, сейчас уже применяется и на некоторых серийных легковых машинах. Дальнейшим шагом в совершенствовании стеклоочистителей явились эксперименты английской компании «Бритиш Лейланд». Ее инженеры решили вообще избавиться от снующих перед глазами водителя «дворников». Они применили ультразвуковое устройство (подробности его пока засекречены), очищающее стекло от снега, дождя, грязи.



Индикаторы неисправностей

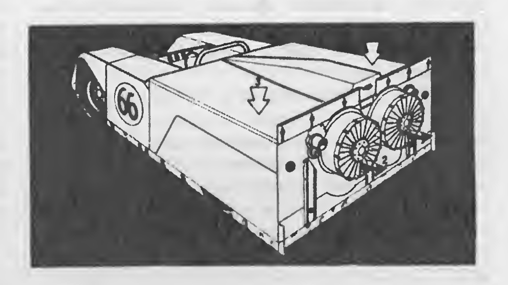
Две автомобильные фирмы создали устройства, которые позволяют водителю быстро обнаруживать неисправность в автомобиле. Вычислительное устройство фирмы «Бьюик» непрерывно контролирует работу двигателя. Если в нем появилось какое-то нарушение ритма или ухудшилась одна из его характеристик (вышел срок службы масла, недостаточна вентиляция картера и т. п.), вычислительное устройство посылает соответствующий сигнал на приборный щиток.

Аналогичная система предложена фирмой «Форд». Она связана с подсвечиваемым изнутри индикатором барабанного типа на приборном щитке. Когда в двигателе появляется дефект, в барабане зажигается лампочка, а сам он поворачивается и останавливается в одном из 16 положений, сообщая водителю о неисправности.

Гоночный «пылесос»

В последние годы среди автоспортсменов приобрели большую популярность гонки «Кан-Ам». Это ежегодно проводимая серия из 10—12 соревнований на трассах Канады и США. Правилами разрешается применение двухместных гоночных автомобилей с двигателями неограниченного литража. Лучшие из них (такие, как «Мак-Ларен-М8Д», на котором одержана победа в серии гонок 1970 года) при собственном весе 650—700 кг располагают очень высокой мощностью — 630—670 л. с. и могут развивать 300—320 км/час. Широкопрофильные шины и выполненные заодно с кузовом антикрылья не обеспечивают достаточного сцепления колес с дорогой, а следовательно, полного использования мощности. Поэтому американский конструктор-любитель Джим Холл, готовя к гонкам свою новую машину «Чаппараль-2Ж» с 700-сильным мотором, решил уподобить ее гигантскому пылесосу.

Дорожный просвет на две трети длины и во всю ширину автомобиля по всему периметру перекрыт «юбкой» из эластичной полимерной пленки. Два осевых вентилятора, смонтированные в задней стенке кузова и приводимые отдельным двигателем (800 см³, 50 л. с.), отсасывают воздух из-под машины. Наружное давление воздуха прижимает весящий 820 кг «Чаппараль-2Ж» к дороге с усилием 840 кг.



«Чаппараль-2Ж».

Создаваемая таким образом дополнительная нагрузка на задние, ведущие колеса позволяет резко улучшить сцепление колес с дорогой, заметно уменьшив их пробуксовку. В результате на автомобиле можно проходить повороты со скоростью в среднем на 10 процентов выше ранее допустимого предела. Однако это преимущество омрачается одним существенным неудобством — все идущие следом машины «обстреливаются» из выходных отверстий вентиляторов мелкими камнями и пылью. Вот почему гонщики назвали «Чаппараль-2Ж» гоночным пылесосом.



«Фольксваген-К70» с передними ведущими колесами.



Модель-ренегат

Острая конкурентная борьба автомобильных гигантов капиталистической Европы, их совместные попытки дать отпор американской автомобильной агрессии привели прежде всего к гибели малых фирм. Канули в вечность «Гоггомобиль» и «Сингер», «Панар» и «Сальмсон», а совсем недавно полностью перешла в собственность «Фольксвагена» западногерманская фирма НСУ («За рулем», 1969, № 7). И вот сегодня на своем новом заводе в Зальцгиттере крупнейший в ФРГ автомобильный концерн начинает производство «К70», модели, разработанной два года назад специалистами тогда еще независимой НСУ.

Новый «Фольксваген» — вариации на тему НСУ-Ро80 («За рулем», 1968, № 4). Но он снабжен уже обычным поршневым двигателем. В этой машине воплощена большая часть лучших особенностей кузова и ходовой части ее прототипа. Нужно, однако, заметить, что в целом очертания кузова у «К70» более угловаты и жестки (мода!), а окна более высоки.

Итак, впервые в истории «Фольксваген» отказался от традиционной для него заднемоторной схемы и двигателя воздушного охлаждения. На «К70» — передние ведущие колеса и водяное охлаждение. Руководство концерна считает, что эта модель-ренегат поможет укрепить положение на экспортных рынках.

Четырехдверный пятиместный кузов сконструирован (так, во всяком случае, утверждает фирма) по принципу максимальной безопасности для пассажиров и водителя. Передняя и задняя части его — легко деформируемые, поглощающие энергию удара. Рулевая колонка также деформируется при ударе, а ступица руля имеет эластичную накладку. Удобства? Пожалуйста — передние сиденья имеют 14 фиксируемых положений подушек и восемь различных наклонов спинок. Для чего столько? Что ж, когда сбыт автомобилей затруднен, покупателя надо чем-то приманить.

Четырехцилиндровый двигатель «Фольксвагена-К70» рабочим объемом 1605 см^3 снабжен верхним кулачковым валом и выпускается в двух модификациях, различающихся степенью сжатия (9,5 и 8,0). В первом случае мощность двигателя составляет 90 л. с., а крутящий момент 13,7 кгм, во втором — соответственно 75 л. с. и 12,4 кгм. Естественно, что от мощности мотора зависят динамика и максимальная скорость машины. При 90-сильном варианте разгон с места до 100 км/час занимает 14 секунд, а наивысшая скорость равна 160 км/час. При 75-сильном варианте — показатели ниже: 16 секунд и 150 км/час.

Основные агрегаты автомобиля решены традиционно для европейских машин среднего класса: четырехступенчатая полностью синхронизированная механическая коробка передач с коротким рычагом на полу, реечное рулевое управление, передние дисковые тормоза, расположенные на внутренних концах полуосей, независимая подвеска всех колес на цилиндрических пружинах. Тормозная система — двухконтурная с сервоусилителем и клапаном ограничения давления, который должен предотвращать блокировку задних колес.

Новинкой нужно считать электронное управление регулированием температуры двигателя.

«Фольксваген-К70» по габаритам (длина — 4420 мм, ширина — 1680 мм) больше, чем такая машина, как «Москвич-408». Соответственно выше и его вес.



Этот безумный, безумный мир...

«Не могу представить себе, чтобы в наш век жестокой конкуренции фирмы могли обходиться без разведывательной работы!» Эти слова принадлежат Говарду Винтеру, управляющему агентством «Бернс интернейшнл детектив эйдженси». Агентство имеет своей целью промышленный шпионаж.

Большинство подобных организаций существует на Западе совершенно открыто, они лишь носят несколько завуалированные названия. Достаточно набрать номер из специального справочника, и агент будет к услугам фирмы. При опросе, проведенном в США, 1324 компании из 1558, не стесняясь, признали, что ведут постоянный промышленный шпионаж против своих главных конкурентов. Более трети из них содержат службу экономического шпионажа.

Чтобы вытеснить противника и завоевать рынок, нужно оглушить потребителя то ли необычайной новинкой, то ли дешевизной. Над этой проблемой работают в лабораториях и институтах западного мира сотни тысяч людей. Обстановка строжайшей секретности, особые условия не могут скрыть того факта, что империалистические монополии в борьбе с соперниками прибегают к методам, заимствованным из области уголовной. Все это, конечно, обходится недешево. «Годовой оборот» промышленного шпионажа в капиталистических странах составляет сегодня многие миллиарды долларов. «Американцы, например, тратят на это более миллиарда долларов в год (одну двадцатую расходов на научно-исследовательскую работу). В Западном Берлине, Париже, Вашингтоне, Токио и, можно сказать, почти во всех столицах тысячи специалистов анализируют промышленную информацию, полученную при помощи самых различных систем», — писала 19 апреля 1970 года итальянская газета «Паэзе сера».

В автомобилестроении, где конкуренция всегда была особенно острой, промышленный шпионаж нашел самое широкое распространение. С ним косвенно связаны процветание одних и гибель других известных фирм. По мнению экспертов, на Западе начался новый передел автомобильных рынков, при котором возможны серьезные и самые неожиданные жертвы. Немалую роль тут играют автопромышленники США, фактически объявившие войну европейским фирмам. Заокеанский «Крайслер» купил, например, на корню и французскую СИМКА и английский «Рутс».

Американский журнал «Ньюсуик» подвел четкий итог этим событиям: «Через слияния и внедрение новых моделей, через перевороты на рынках сбыта и натиск на покупателей мировой рынок автомобилей превращается в поле битвы. Антагонистами там выступают многие из мелких компаний и все крупнейшие фирмы».

После сказанного нетрудно понять, почему фирмы «Форд», «Америкэн моторс», «Фольксваген», «Ситроен» и многие другие имеют отделы промышленного шпионажа. По данным журнала «Форчун», только четыре перечисленных концерна израсходовали на шпионаж в течение 1965—1969 годов свыше 200 миллионов долларов. А вот еще несколько бухгалтерских сведений из того же журнала. «Стоимость похищенных секретов достигает 2 миллиардов долларов. То есть прибыль достигает 10 долларов на каждый вложенный доллар. Если не считать, конечно, что в конкурентной борьбе погибло около двадцати человек — рядовые и асы промышленного шпионажа...»

Теперь несколько слов о методах. «С тех пор, как мы узнали, что наши конкуренты роются у нас в мусорных ящиках, — сказал руководитель одной французской фирмы, — мы сжигаем все бумаги из наших рабочих бюро». От выгребных ящиков до новейшей электронной техники — таков диапазон служб промышленного шпионажа. Изобретательность здесь достигает фантастических пределов. Миниатюрные беспроволочные микрофоны-стрелы, запускаемые из специального ружья в окно лаборатории в высотном здании. Спортивные рубашки с короткими рукавами и открытым воротником, без карманов — скрывающие целую систему аппаратов тайного подслушивания. Сверхминиатюрные радиопередатчики, похожие на кусочки сахара, — их легко поместить на обеденном столе или вмонтировать в запонку гостя. Миниатюрные передатчики, которые могут оказаться в сумочке женщины, тюбике из-под губной помады, в серьгах, броши, в пряжках, авторучках, наручных часах, зажигалках, портсигарах, в стакане мартини, где плавает обычная маслина, и даже... в дупле зуба.

О многих таких диковинках написал Жак Бержье в книге «Промышленный шпионаж», вышедшей в 1969 году в парижском издательстве «Ашет». Кстати, в этой книге приведен такой факт.

Идет тайное заседание административного совета крупной американской компании. Однако конкурирующей фирме становится известным все. Службе промышленного шпионажа удалось подкупить портного одного из членов совета. В подкладку его пиджака был искусно вшит плоский передатчик. Волчьи законы конкуренции заставляют не гнушаться никакими методами, подчас даже превосходящими фантазию авторов супердетективов.

К слову, экраны многих советских кинотеатров обошла лента под названием «Черный автомобиль» — произведение японских кинематографистов. Там рассказывается о конструкторе, который ради того, чтобы уберечь от соперников новую модель лимузина, превращается в контрразведчика. В итоге он убивает друга, попавшего в сеть промышленного шпионажа.

О «героях» современной разведки на Западе, о специальной подготовке шпионских кадров для промышленности, о биржах похищенных тайн, о шайках, орудующих на черных рынках Европы, — обо всем этом рассказывает Л. А. Корнеев в короткой, но чрезвычайно насыщенной фактами брошюре «Промышленный шпионаж», написанной по материалам зарубежных источников. Она вышла в издательстве «Знание» в 1970 году в серии «Промышленность».

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 23.

Правильные ответы — 1, 4, 6, 10, 13, 14, 17, 19.

I. В этом месте запрещен лишь обгон с выездом на полосу встречного движения (ст. 49в).
II. В показанной ситуации знаки определяют порядок проезда лишь тогда, когда светофор на перекрестке выключается или переводится на режим желтого мигающего сигнала. Когда же светофор включен, то задача эта решается в соответствии со ст. 73.
III. Сигналы регулировщика (без применения, разумеется, дополнительных жестов) отменяют лишь сигналы светофоров, но не требования дорожных знаков (ст. 172).
IV. Только разметка в виде «направляющих стрел» или соответствующие указатели могут запретить двигаться из того или иного ряда через перекресток в прямом направлении (ст. 41).
V. Хорошо, конечно, если водитель будет отвечать всем перечисленным условиям, но обязательным является лишь трехлетний стаж работы (ст. 134а).
VI. Перестраиваясь, водитель обязан пропустить тех, кто движется в прямом направлении (ст. 42).
VII. Разрешенные направления движения определяются только дорожными знаками (ст. 159).
VIII. Даже при одном негорящем габаритном огне, а тем более фаре правила требуют от водителя вернуться в гараж, если неисправность не может быть устранена на месте (ст. 120, VIIе).

На первой странице обложки — плакат Ю. Григорьева.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ.

Оформление Г. Ю. Дубман и Н. П. Бурлака. **Корректор М. И. Дунаевская**

Адрес редакции: Москва, К-92, ул. Сретенка, 26/1. Телефоны: отдел науки и техники — 295-92-71; отдел обучения и воспитания — 223-37-72; отделы безопасности движения и обслуживания; спорта, туризма и массовой работы — 228-71-21; отдел писем и консультаций — 221-62-34; отдел оформления — 223-37-72.
Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 19.3.1971 г. Подп. в печ. 13.4.1971 г. Тираж 2 000 000
Бум. 60×90¹/₈. 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Цена 40 коп. Зак. 685 Г-83384

Издательство ДОСААФ (Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26)
3-я типография Воениздата

ДО НОВЫХ ВСТРЕЧ МАЙОР

Немногие из самых захватывающих теледетективов могут похвастаться таким же успехом. Тысячи писем телезрителей, и в каждом вопрос: «Будет ли продолжена эта серия?»

А ведь детектива — никакого, и тема, вроде бы, самая будничная. Но студия «Эстреклампфильм» и Эстонское телевидение доказали, что проблемы безопасности движения могут лечь в основу передач ярких, остроумных, запоминающихся.

Главные действующие лица передачи «Стоп!» — легкомысленные нарушители правил движения и майор милиции. Популярные комические актеры Эрвин Абель и Сулев Нымминк и «настоящий» майор милиции, работник ГАИ Аксель Кауге. Все трое — авторы сценария, а С. Нымминк — и режиссер передачи.

...Строгая, несколько чопорная площадь Ратуши, центр древнего Таллина в смятении: визжат тормоза, замирают пораженные прохожие. Виновники переполоха — два наших «героя». Оживленно разговаривая, они пробираются через площадь в самом неожиданном месте, лавируя в потоке машин. Свисток милиционера останавливает их... И вот по широкой лестнице телецентра поднимается целая процессия: нарушителей сопровождают работники автоинспекции и девушки-барабанщицы, ассистенты передачи.

В студии нарушителей ждет майор Кауге. Начинается театрализованный экзамен по правилам движения. Он перемежается инсценировками, кинокадрами. Отдельные положения Правил иллюстрируют ребятишки, лихо разъезжая по студийному павильону на педальных автомобилях.

В другой передаче актеры предстают уже в роли незадачливых автолюбителей.

Они хлопочут вокруг «Запорожца», изобретают наиболее верное средство против угона. В дело идет огромный амбарный замок с секретом, цепь, канаты. А затем... Встреча с майором Кауге происходит в тот момент, когда друзья собираются съездить еще за одной бутылкой.

Тема этой беседы — техническое состояние автомобиля, уход за ним и, конечно, злосчастная бутылка.

Майор Кауге беспощадный враг



, КАУГЕ!



«Ваши водительские права! — требует майор Кауге. — Пьяному не место за рулем!» Таков финал одной из передач.

«СТОП!»

СТОП,

Как говорят, шутки в сторону! Уже по лицам участников передачи можно понять, что требования к техническому состоянию автомобиля дело весьма серьезное.

«СТОП!» «СТОП!»



помощью гонщиков автомотоклуба «Спорт», воссоздавших лихие трюки мотоциклистов после пикника в лесу.

Вряд ли стоит перечислять здесь все приключения героев. В них узнали себя некоторые шоферы и пешеходы, автолюбители и сельские механизаторы.

Серьезное и развлекательное соседствуют в передачах «Стоп!» непременно. В них находится место и для музыкальных пауз (две-три эстрадные песенки) и для документальных материалов ГАИ (фотографии происшествий, данные статистики). Результат — неослабное внимание зрителей от начала до конца передачи.

Каждая из них заканчивалась викториной. Авторов писем с правильными ответами ждали призы. Среди них — транзисторный приемник «Рига», огромный свисток-сувенир и жезл автоинспектора. Торжественное и веселое награждение победителей викторины состоялось на открытии международных спортивных соревнований. В роли Фортуны выступил популярный эстрадный певец Артур Ринне.

Интерес к телесерии «Стоп!» подсказал правильный ответ на многочисленные вопросы о дальнейшей судьбе таких передач.

В этом году зрителей ждет новая серия. Ее создатели будут чаще выходить за пределы студии. Телекамеры побывают на улицах, дорогах, в колхозах, совхозах, на автобазах.

Майор Кауге оказался популярной фигурой на телевидении, а безопасность движения — постоянной темой.

А. МАРКУШЕВИЧ

Фото автора



Сценка «В обеденный перерыв». Пьянство — причина многих трагедий на дороге.

спиртного. Комические ситуации и в этой и в других передачах переходят в непримиримый, серьезный разговор, когда на сцене речь заходит об алкоголе. Зритель всей душой поддерживает майора: очень уж впечатляющими кадрами иллюстрируется опасность. Насколько опасен пьяный за рулем, удалось, например, показать с



Ну, ответь, Фортуна: кому из победителей викторины этот приз?

«СТОП!» „STOP!“

«АВТОЭКСПОРТ» ПОКАЗЫВАЕТ

На 29-й странице читайте материал о выставках 1971 года





Выставка советских грузовиков в Туринском салоне (вверху).

Передвижная выставка советских автомобилей в Нигерии (справа).

Вокруг наших машин всегда толпятся люди (слева).

Цена 40 коп.

Индекс 70 321